

**REGLES GENERALES
POUR LES EPREUVES DE VITESSE**

(Celles-ci viennent en complément au Code Sportif Fédéral)

PREAMBULE

POUR RAISON DE SECURITE, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) devront être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, ils ne devront également pas émettre un bruit supérieur à 90 db. La pratique du deux roues, vélo ou mini moto, par des enfants est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci pourra être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée pourra aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

ART. 1 - SIGNAUX OFFICIELS

Pendant les essais et la course, différentes indications peuvent être données au moyen de drapeaux ou signaux. Les pilotes doivent y obéir instantanément, sous peine de sanctions.

NATIONAL PRESENTE DEPUIS LE VEHICULE DE DIRECTION DE COURSE

Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.

NATIONAL AGITE DEPART

Signal du départ de la course. Lorsqu'un circuit est équipé de feux de Départ, le directeur de course doit impérativement les utiliser. Ce n'est qu'en cas de défaillance des feux ou lors des épreuves d'endurance que ce drapeau peut être utilisé.

VERT FIXE

La piste est libre de tout danger. Ce drapeau doit être présenté lors du premier tour des essais, du tour de reconnaissance, du tour de chauffe et au poste suivant le dernier drapeau jaune.

DRAPEAU ROUGE AGITE OU FEU ROUGE FIXE

Arrêt de la course ou des essais. Le pilote doit rejoindre la voie des stands à vitesse réduite. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste et ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.

JAUNE AGITE

Danger sur cette section de la piste, les pilotes doivent ralentir et être prêts à s'arrêter. Il est interdit de dépasser sous le drapeau jaune. Lors du tour d'inspection, il doit être présenté par le signaleur à l'endroit où il opérera pendant la course. Il est présenté simultanément avec le drapeau rouge à Croix de St André Blanche quand un safety-CAR emprunte la piste

JAUNE AVEC BANDES VERTICALES ROUGES FIXE

Surface glissante quelle qu'en soit la cause. Changement d'adhérence. En cas de chute, si la machine est tombée sur la piste, même si elle a continué sa course dans le bac à graviers, présentation du drapeau jaune à bandes rouges simultanément avec le drapeau jaune, il sera retiré dès que le chef de poste aura vérifié qu'il n'y a pas de changement d'adhérence dû à la chute.

BLEU AGITE

Signal de dépassement. Un coureur plus rapide cherche à vous dépasser, laissez le passage. Ce drapeau est un signal d'information, dont la présentation ou la non présentation n'engage pas la responsabilité des Commissaires de Piste. Il peut être également présenté simultanément avec le drapeau à damier si le pilote de tête est sur le point de dépasser un pilote attardé lors de l'arrivée d'une course, il signale au pilote attardé qu'il a encore un tour à effectuer.

BLANC AGITE

Le drapeau doit être présenté quand un véhicule lent emprunte la piste, le dépassement du véhicule lent est autorisé. Le dépassement entre pilotes est interdit.

ROUGE AVEC UNE CROIX DE SAINT-ANDRE BLANCHE FIXE

Le drapeau doit être présenté, complété par un drapeau jaune agité, quand un safety-car emprunte la piste, le dépassement du safety-car est interdit. Le dépassement entre pilotes est interdit

BLANC AVEC UNE CROIX DE SAINT-ANDRE ROUGE FIXE

Le drapeau doit être présenté sur un ordre de la direction de course, lorsqu'il commence à pleuvoir en un point du circuit. Si la pluie s'intensifie, il sera présenté accompagné du drapeau jaune à bandes rouges.

NOIR AVEC UN DISQUE ORANGE FIXE

Le coureur doit quitter la piste le plus rapidement possible. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste. Il ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.

NOIR ACCOMPAGNE D'UN NUMERO FIXE

Signal d'arrêt pour le motorcycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir.

A DAMIERS NOIRS ET BLANCS AGITE

Fin de la course ou des essais.

A DAMIERS NOIRS ET BLANCS PRESENTE DEPUIS LE VEHICULE DE DIRECTION DE COURSE

Ouverture de la piste aux non-compétiteurs.

ART. 1.1 - Ages de pratique

| AGES, CYLINDREES, PUISSANCE ET DUREES DE PRATIQUE DES PARTICIPANTS | | | |
|--|--|--|--|
| AGE | CYLINDREE | DUREE DE PRATIQUE PAR JOUR | |
| | | Vitesse | Endurance |
| A partir de 6 ans | 50 cc à variateur 6 CV maximum | Activité éducative | Non autorisée |
| A partir de 7 ans | 80 cc 2T à variateur 90 cc 4T 9 CV maximum | Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire. 4 séances maximum de 15 mn consécutives maximum avec 45 mn de repos entre chaque | Non autorisée |
| A partir de 8 ans | 50 cc 2T à boîte de vitesse et 100 cc 4T - 12 CV maximum Pocket bike : jusqu'à 40 cc, carburateur de Ø 15 mm maximum | Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire 4 séances maximum de 20 mn consécutives maximum avec 45 mn de repos entre chaque | Non autorisée |
| A partir de 11 ans | 125 cc 4T monocylindre 80 cc 2T puissance maxi 25 CV Pocket bike : plus de 40 cc | 4 séances maximum de 20 mn consécutives maximum avec 45 mn de repos entre chaque | Activité de compétition 4 séances maximum de 20 mn consécutives maximum avec 45 mn de repos entre chaque |
| A partir de 12 ans | 125 cc Pré-GP Puissance maxi 32 CV roue arrière | 30 minutes consécutives maximum par séance | Pas d'épreuve d'endurance autorisée hormis moins de 25 CV |
| A partir de 13 ans | 125 cc 2T ou 250 cc 4T monocylindre. Puissance maximum 42 CV roue arrière | 30 minutes consécutives maximum par séance | Pas d'épreuve d'endurance autorisée hormis moins de 25 CV |
| A partir de 15 ans | 125 2T ou 250 4T monocylindre sans limitation de puissance 600cc 4 cylindres, 675cc 3 cylindres et 749cc bicylindres. Les machines doivent être équipées d'un moteur strictement d'origine. | Activité de compétition Libre | Pas d'épreuve d'endurance autorisée hormis moins de 25 CV |
| A partir de 16 ans | Cylindrée libre et Side-car | Activité de compétition Libre | |

ART 1.2 - Briefing

Lorsqu'un briefing est prévu, toute absence à celui-ci sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

ART 2 - METHODES DE QUALIFICATIONS

Si dans une catégorie, à la date de clôture des engagements, moins de 10 pilotes sont engagés, la catégorie pourra être supprimée, les pilotes seront informés de cette décision dans les meilleurs délais.

ART. 2.1 - Essais officiels

Pour chaque classe, il sera prévu :

- soit une ou plusieurs séances d'essais chronométrés dont la durée sera définie par le règlement spécifique de l'épreuve ou par le règlement particulier. Les coureurs pourront être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe, le meilleur temps au tour étant seul retenu pour les qualifications et le placement sur la grille de départ. Il sera admis en course et en essais, au maximum le nombre de pilotes figurant sur le document d'homologation du circuit.
- soit une séance d'essais libres si la qualification se fait par course.

ART 2.1.1 - Classe partagée en plusieurs groupes

Lorsqu'une classe est partagée en plusieurs groupes d'essais, ces groupes doivent être composés par tirage au sort pour les épreuves ne donnant pas lieu à un classement cumulatif. Pour les autres épreuves (coupes, championnat, etc.) les coureurs seront répartis par tirage au sort pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés seront ensuite répartis par tirage au sort.

Ex : si les qualifications sont partagées en trois groupes, le 1er du classement provisoire sera dans le 1er groupe, le 2ème dans le second, le 3ème dans le troisième, le 4ème dans le premier groupe etc.

En cas d'ex-æquo, **le départage sera effectué en considération du deuxième meilleur temps de chaque pilote (et suivants si besoin était).**

le pilote ayant réalisé le meilleur temps en premier sera le mieux classé.

Chaque groupe doit être composé du même nombre de coureurs à l'unité près, un coureur est obligé de prendre le départ de la ou des séances d'essais dans le groupe (ou série) qui lui a été attribué. A l'issue des essais qualificatifs, lorsque les pilotes sont répartis en deux séries ou plus, la grille de départ est établie en tenant compte du meilleur temps réalisé par les pilotes sur l'ensemble des séances d'essais chronométrés à condition que l'écart entre la moyenne des cinq meilleurs temps réalisés dans la série la moins rapide soit inférieur à 1,7% pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 Km et à 2,2% sur les circuits dont la longueur est inférieure ou égale à 2,5 Km de la moyenne des cinq premiers de la série la plus rapide.

Dans le cas contraire, la grille de départ sera établie en panachant les places dans chacune des séries.

Exemples :

a) Deux séries qualificatives, la différence entre les moyennes des 5 premiers de chaque série est supérieure à 1,7% ou 2,2% tel que défini à l'alinéa précédent, la pole position et la deuxième place de grille seront attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des premiers de chaque série, les troisième et quatrième places de grille seront attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des seconds de chaque série, les cinquième et sixième places de grille seront attribuées respectivement au plus rapide et au moins rapide des troisièmes de chaque série, etc.

b) Trois séries qualificatives, la différence des moyennes des 5 premiers de la série la moins rapide et des 5 premiers de la série la plus rapide est supérieure à 1,7% ou 2,2% tel que défini précédemment, La pole position, la deuxième et la troisième place de grille seront attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des premiers de chaque série, les quatrième, cinquième et sixième place de grille seront attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des deuxièmes de chaque série, les septième, huitième et neuvième places de grille seront attribuées respectivement au plus rapide, au deuxième plus rapide et au moins rapide des troisièmes de chaque série, etc.

En cas d'ex æquo, **le départage sera effectué en considération du deuxième meilleur temps de chaque pilote (et suivants si besoin était).**

Cependant, si les positions de départ d'un des groupes ne peuvent être attribuées conformément aux critères de qualification (le nombre de coureurs exigés n'ayant pas rempli ces conditions), ces positions seront attribuées aux coureurs des autres groupes.

ART 2.1.2 - Pilotes qualifiés

Le nombre de pilotes admis pour la course sera celui indiqué sur le Règlement Particulier, sous réserve que les pilotes aient effectué dans au moins une série d'une séance qualificative un temps inférieur ou égal à 115 % de la moyenne des trois premiers pour toutes les catégories, et à 120 % de la moyenne des trois premiers pour la catégorie Side-Cars.

En cas d'ex-æquo, le départage sera effectué en considération du deuxième meilleur temps de chaque pilote (et suivants si besoin était).

Le Règlement Particulier de l'épreuve ou d'une série d'épreuves pourra prévoir une exception à la règle qui précède, notamment pour les épreuves d'Endurance Nationales.

Le Jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Le nombre de tours minimum à accomplir lors des essais chronométrés pour pouvoir prendre le départ de la course, sera celui indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.

ART 2.1.3 - Forfait

Si un pilote qualifié à l'issue des essais ne peut prendre le départ de la course, il doit l'annoncer le plus rapidement possible au Directeur de course.

Si le forfait est déclaré avant l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille sera complétée en remontant d'un rang les pilotes placés derrière le pilote forfait, la grille sera complétée par le premier non qualifié, pour autant qu'il satisfasse à l'article 2.1.2 du présent règlement.

Si le forfait est déclaré après l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille ne sera pas complétée, la place du pilote forfait restera vacante.

ART. 2.1.4 - Changement de motocycle ou de passager durant les essais

Si le règlement de l'épreuve le prévoit, lors des essais, un coureur peut utiliser plusieurs motocycles, pour autant que les machines aient satisfait aux vérifications techniques. Tout changement de machines entre pilotes est autorisé, sous réserve qu'elle ait subi les vérifications techniques et que le Directeur de Course en soit informé.

En Side-Cars, pendant les essais, il est possible, une seule fois, de changer de passager ; ce changement doit être notifié immédiatement au Directeur de Course, qui en informe le service de chronométrage.

Le changement de passager avec un autre équipage n'est possible qu'avec l'accord du conducteur de ce dernier équipage.

Le temps effectué avec le 2ème passager est celui valable pour la qualification.

Le coureur de side-car peut effectuer la course, uniquement s'il est qualifié avec le 2ème passager et devra prendre le départ avec ce dernier.

Le nombre minimum de tours chronométrés prévus dans le règlement particulier doit être accompli avec le 2ème passager.

ART 2.2 - Courses qualificatives

Les qualifications peuvent également se dérouler sous la forme de courses qualificatives, le mode de répartitions dans les séries et le nombre de qualifiés par série seront définis par le règlement spécifique de ces épreuves et (ou) par le Règlement Particulier.

ART 3 - PROCEDURES DE DEPART

Seuls les coureurs ayant accompli au moins un tour de reconnaissance seront autorisés à prendre leur position sur la grille publiée. En aucun cas, ils ne peuvent pousser leur machine directement sur la grille de départ.

Les coureurs qui ne vont pas sur la grille peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils pourront prendre leur place sur la grille de départ, mais seront pénalisés par un passage par la voie des stands.

S'ils n'effectuent pas ce passage par la voie des stands (dans les 5 tours), un drapeau noir leur sera présenté.

Si la Direction de Course ne peut pas présenter le drapeau noir, le pilote sera pénalisé d'une minute.

Il est interdit de ravitailler ou de changer de réservoir sur la grille.

ART 3.01 - Tour de chauffe

Il appartient au Directeur de Course de définir en opportunité le nombre de tours de chauffe.

Si un warm up est prévu, tous les pilotes qualifiés ont la possibilité d'y participer (sauf règle spécifique).

ART 3.1 - Procédure type "CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE"

H-20' - Pilotes et machines en pré-grille

H-15'(H-10') Ouverture de la sortie de stands, panneau 5 minutes et Klaxon

- Départ du tour de reconnaissance.

- Drapeau rouge sur la première ligne et panneau "Arrêt Moteur".

- Mise en grille, changement de machine autorisé.

(Les circuits mesurant moins de 2,5 km pourront commencer cette procédure à H-10, le décompte pour ceux ci est indiqué entre parenthèses)

H-14'(H-9') Panneau 4 minutes et Klaxon

H-13'(H-8') Panneau 3 minutes et Klaxon

H-12'(H-7') Panneau 2 minutes et Klaxon

H-11'(H-6') Panneau 1 minute et Klaxon

H-10'(H-5') Fermeture de la sortie des stands (Il est possible de raccourcir la procédure jusqu'à H-3')

Lorsque les pilotes, après le tour de formation, ont rejoint leur place sur la grille, le Directeur de course déclarera les conditions de course.

Toutes les courses seront définies comme étant mouillées (wet) ou sèches (dry). Si la course est déclarée mouillée (wet), un panneau piste mouillée (wet race) sera présenté sur la grille. Si aucun panneau n'est présenté, la course sera automatiquement sèche (dry).

Le but de cette classification est d'indiquer aux coureurs les conséquences de conditions climatiques changeantes pendant une course.

Courses sèches (dry)

Une course déclarée sèche (dry) sera interrompue par le Directeur de Course, s'il considère que les conditions climatiques modifient le revêtement de la piste et que les coureurs souhaiteront probablement changer de pneus.

Courses mouillées (wet)

Une course déclarée mouillée (wet), généralement commencée dans des conditions changeantes ou mouillées, ne sera pas arrêtée pour des raisons climatiques et les coureurs qui souhaitent changer de pneus doivent entrer dans les stands et le faire pendant le déroulement des épreuves.

Dans tous les cas où la première course est arrêtée pour des raisons climatiques, le nouveau départ sera automatiquement déclaré course mouillée (wet).

Les équipes peuvent procéder à des réglages ou des changements de pneumatiques, l'utilisation des couvertures chauffantes est autorisée (Cf. Art 12 du règlement Général).

Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine. Dans ce cas les coureurs ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands sera allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité),

5' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 5 ' sur la grille

3' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 3 ' sur la grille

Evacuation de la piste, pour toutes les personnes non accréditées, sauf un mécanicien par machine (2 pour les 4 temps) et les officiels indispensables.

Tous les réglages ainsi que les changements de roues doivent être terminés lorsque le panneau "3 minutes" est présenté, les couvertures chauffantes doivent être enlevées, aussi bien pour les machines sur la grille de départ que pour celles en attente dans le couloir des stands il ne pourra plus être procédé à un changement de pneumatiques.

Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur machine vers le couloir des stands où ils peuvent continuer à faire des réglages ou changer de machine. Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands.

- Panneau moteur, les mécaniciens aident les pilotes à démarrer et évacuent la grille le plus rapidement possible. Tout pilote qui ne pourra pas démarrer devra regagner les stands et prendre le départ retardé depuis la sortie des stands après le peloton et devant la voiture de sécurité.

Sur présentation du drapeau vert les pilotes partent sur les ordres du Directeur de course pour le(s) tour(s) de chauffe. Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30" plus tard le feu sera mis au rouge à la sortie du couloir des stands.

Le (ou les) tour(s) de chauffe est (sont) obligatoire(s) pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il devra rentrer dans la voie des stands et pourra prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Tout coureur qui rencontre un problème lors du tour de chauffe peut retourner dans le couloir des stands pour réparer ou changer de machine. (cf. art 4 du règlement général) et prendre le départ depuis la sortie des stands. **Si à l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe un coureur estime que son choix de pneus est inadapté, il devra rentrer dans la voie des stands pour effectuer le changement et prendre le départ depuis la sortie des stands.**

ART 3.1.1 - Départ de la course

Lorsque les pilotes ont accompli leur(s) tour(s) de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Allumage du feu rouge de départ lors de l'arrivée des premiers pilotes.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaissera son panneau. Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relèvera son panneau. **Le pilote devra se conformer aux directives des officiels et évacuer le plus vite possible la grille de départ si l'ordre lui en est donné.**

Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ, **sous peine de sanction qui pourra aller jusqu'à l'interdiction de départ de la course concernée.**

H-30" Lorsque tous les panneaux seront baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en position de sécurité, le Directeur de Course peut allumer le feu vert.

En cas de problème après allumage du feu rouge, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune sera actionné et le panneau "départ retardé" sera présenté. Un commissaire présentera un drapeau rouge au milieu de la piste.

La procédure reprendra à H-30". Si le Directeur de course l'estime nécessaire la procédure reprendra à H- 3' , le panneau 3' sera présenté sur la grille, la course sera réduite d'un tour.

Dès le passage du peloton au niveau de la sortie de la voie des stands les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont en attente dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotant après leur départ.

ART 3.2 - Procédure simplifiée

L'ensemble des pilotes quitte la pré grille ou le couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

Feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands.

Drapeau rouge sur la première ligne, pas d'arrêt moteurs. Mise en grille, les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine, conformément à l'Article 4 du règlement général.

Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands sera allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

Sur présentation du drapeau vert, les pilotes partent ligne par ligne sur les ordres du Directeur de course pour le(s) tour(s) de chauffe.

Le (ou les) tour(s) de chauffe est (sont) obligatoire(s) pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille. A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il devra rentrer dans la voie des stands et pourra prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Lorsque les pilotes ont accompli leur(s) tour(s) de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Allumage du feu rouge dès l'arrivée des premiers pilotes.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaissera son panneau.

Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relèvera son panneau.

Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux seront baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en position de sécurité, le Directeur de Course peut allumer le feu vert.

En cas de problème après allumage du feu rouge, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune sera actionné et le panneau "départ retardé" sera présenté. Un commissaire présentera un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course sera donné dès que les conditions de sécurité seront rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire il pourra faire effectuer un nouveau tour de chauffe, la course sera réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotant après leur départ.

Dans les épreuves où la course fait l'objet d'une déclaration DRY ou WET, si la piste est déclarée wet, aucun changement de pneumatique ne sera prévu sur la grille de départ. Si un pilote souhaite changer de pneumatique, il pourra le faire dans la voie des stands. La procédure de départ ne sera pas retardée.

ART 3.3 - Procédure réduite

L'ensemble des pilotes quitte la pré-grille ou le couloir des stands pour le tour de chauffe, feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prendront le départ de la course depuis la sortie des stands.

Drapeau rouge sur la première ligne. Lorsque les pilotes ont accompli leur tour de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes.

Allumage du feu rouge dès l'arrivée des premiers pilotes. Pas d'arrêt moteurs.

Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de chauffe peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine, conformément à l'Article 4 du règlement général. Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ de la course, lorsque le feu vert de sortie des stands sera allumé, (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).

A l'issue du ou des tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il devra rentrer dans la voie des stands et pourra prendre le départ de la course depuis la sortie des stands, tout comme les pilotes n'ayant pas effectué le tour de chauffe.

Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaissera son panneau.

Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relèvera son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.

Lorsque tous les panneaux seront baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en position de sécurité, le Directeur de Course peut allumer le feu vert.

En cas de problème après allumage du feu rouge, un feu orange clignotant ou un drapeau jaune sera actionné et le panneau "départ retardé" sera présenté. Un commissaire présentera un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course sera donné dès que les conditions de sécurité seront rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire, il pourra faire effectuer un tour de chauffe, dans ce cas la course sera réduite d'un tour.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands, puis ces feux deviennent bleus clignotant après leur départ.

ART 4 - CHANGEMENT DE MACHINE PENDANT LA COURSE

Le changement de machine (sauf si le règlement de l'épreuve prévoit le contraire) est admis dans le cas d'arrêt d'une course et avant le nouveau départ, pour autant que la nouvelle machine ait satisfait aux vérifications techniques.

Il est également autorisé jusqu'au retour de l'homme de tête sur la ligne de départ après le premier tour de course. Le pilote changeant de machine devra prendre le départ depuis la sortie des stands sous le contrôle d'un Officiel responsable de la sortie des stands.

ART 5 - DEPART ANTICIPE

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle avant l'allumage du feu vert. Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé de 10" sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve, son team sera averti le plus rapidement possible

ART. 6 - ARRET D'UNE COURSE / NOUVEAU DEPART / NEUTRALISATION

S'il est nécessaire d'interrompre une course à cause d'un accident, de mauvaises conditions atmosphériques ou autres, qui rendent dangereux le déroulement de la course, un drapeau rouge sera présenté par le Directeur de Course et par les postes de Commissaires, les feux rouges seront allumés, pour indiquer que la course est interrompue.

La décision d'arrêter la course peut-être prise uniquement par le Directeur de Course ou par son adjoint.

Lorsque ces signaux sont donnés, les pilotes doivent immédiatement cesser de courir, réduire leur vitesse et retourner lentement vers la voie des stands.

Dans la voie des stands, l'utilisation de groupes électrogènes et de couvertures chauffantes est autorisée, le ravitaillement est interdit. Le classement de la course sera effectué sur le dernier tour ou tous les pilotes dans le même tour que le premier auront franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge :

a) Au moment où le drapeau rouge est présenté, les coureurs qui ne participent plus activement à la course (ayant chuté ou en panne) ne seront pas classés, les Coureurs qui ne seraient pas rentrés dans la voie des stands au guidon de leur machine, au plus tard 5 minutes après la présentation du drapeau rouge ne seront également pas classés. Dans le cas où un nouveau départ serait donné, ils ne pourront prendre part à celui-ci.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes (sauf dispositions particulières du règlement de l'épreuve) :

6.1 - Moins de trois tours effectués

Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête de course et tous les autres pilotes dans le même tour aient terminé leur troisième tour :

a) Le premier départ sera nul et sans valeur. Tous les pilotes admis au premier départ auront la possibilité de prendre à nouveau le départ (sauf dispositions particulières Art 6 alinéa a notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'Article 4 du règlement général), si le règlement de l'épreuve l'autorise.

Le nouveau départ de la course sera donné pour la distance totale de la course (le Directeur de Course peut réduire celle-ci) et les positions originales de départ seront identiques. La place de tout motorcycle ne pouvant pas prendre le départ de cette nouvelle course restera vacante.

b) S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y aura pas de points attribués pour le Championnat.

6.2 - Plus de trois tours et moins des deux tiers de la distance effectués

Lorsque le drapeau rouge est présenté après que le pilote en tête de la course et que tous les autres pilotes dans le même tour que le premier ont terminé leur troisième tour :

a) La course sera considérée comme étant en deux parties. Le classement de cette première partie sera effectué sur le dernier tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier auront franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge.

Exemple : Si un drapeau rouge est présenté quand le coureur de tête est dans son 10ème tour après avoir terminé son 9ème tour, et qu'un ou plusieurs coureurs dans le même tour que le coureur de tête n'ont pas terminé le 9ème tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 8ème tour. Si un drapeau rouge est présenté quand le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête sont dans le 10ème tour après avoir terminé le 9ème tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 9ème tour.

b) La distance de la nouvelle course sera celle requise pour achever la distance totale de la course (la Direction de Course pourra réduire cette distance). Le nombre de tours ne pourra être inférieur à 5.

c) Les positions de départs se feront selon l'ordre des machines à la fin de la première partie, information qui sera donnée par le chronométrage.

d) Seuls sont admis au nouveau départ, les pilotes ayant pris le départ de la course ou de la partie de la course qui a été arrêtée (sauf dispositions particulières Art 6 alinéa a notamment). Les machines peuvent être réparées ou remplacées (conformément à l'Article 4 du règlement général).

e) S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points sera attribuée pour le Championnat si 50% ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

f) Lorsque la course se déroule en plusieurs parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur est le pilote ayant le plus grand nombre de tours. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.

Lorsque les temps de la première partie de la course ne pourront être obtenus, des points seront attribués pour chacune des manches (1 point pour 1er, 2 points pour le 2nd, etc.). Sera déclaré vainqueur le pilote qui totalisera le moins de points et ainsi de suite. En cas d'ex-æquo, la manche la plus longue prédominera, en cas d'égalité de longueur, le résultat de la seconde manche sera prépondérant. Le barème des points, en conformité avec le règlement de l'épreuve ou le RP, sera attribué pour le classement final.

6.3 - Plus des deux tiers de la distance effectué

Lorsque plus des deux tiers de la distance initiale de la course, arrondis au nombre entier de tours inférieurs (ou deux tiers de la durée initiale de la course) ont été effectués, à l'issue du tour retenu pour le classement, par le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que le coureur de tête.

a) La course sera considérée comme une course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course. Les résultats seront donc ceux enregistrés jusqu'au dernier moment où chaque coureur encore en course et dans le même tour que le premier a effectué un tour complet, sans que le drapeau rouge ait été présenté (sauf dispositions particulières Art 6 alinéa a notamment).

b) La totalité des points sera attribués pour le Championnat.

Exemple : La distance d'une course est de 20 tours, les deux tiers de la durée initiale arrondis sont de 13 tours, le pilote de tête est dans son 14ème tour, mais deux pilotes dans le même tour que le premier n'ont pas terminé leur 13ème tour.

En conséquence, le tour retenu pour le classement sera le 12ème tour.

Dans ce cas, les deux tiers de la distance initiale n'ont pas été effectués.

Si tous les pilotes, dans le même tour que le premier, avaient terminé leur 13ème tour, le classement retenu serait celui du 13ème tour.

Dans ce cas, les deux tiers de la distance initiale auraient été effectués.

Si la course est interrompue après le drapeau à damiers, la procédure suivante sera suivie :

1) Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damiers a été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera établi à la fin du dernier tour de course.

2) Pour tous les coureurs à qui le drapeau à damiers n'a pas été présenté avant l'interruption, un classement partiel sera établi à la fin de l'avant dernier tour de course.

3) Le classement complet sera établi en combinant les deux classements partiels obtenus ci-dessus selon la procédure tours/temps.

c) Si deux drapeaux rouges ont déjà été présentés dans la même course, qu'il est nécessaire d'arrêter une nouvelle fois celle-ci, il ne sera pas donné de nouveau départ même si les deux tiers de la distance ou de la durée initiale de la course ne sont pas atteints. Le Directeur de Course, en accord avec le Jury, pourra déroger à cette règle.

6.4 - Neutralisation

Il pourra, si le règlement de l'épreuve le prévoit, être décidé la neutralisation de la course afin d'éviter son interruption.

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure suivante sera appliquée :

Le circuit sera déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présentera le drapeau ROUGE croix BLANCHE et un drapeau jaune agité, la sortie des stands sera fermée (feu rouge) la distance ou la course sera neutralisée, tous les pilotes devront ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety-car. Le dépassement du safety-car sera sanctionné par le Jury de l'épreuve qui pourra appliquer une sanction allant jusqu'à la disqualification pour la course de référence.

Dans le cas où le safety-car ne pourrait s'intercaler entre le premier et des pilotes attardés, il se placera devant ceux-ci, qui pourraient se voir signifier un passage par la voie des stands afin de reprendre leur place en fin de peloton.

Tout dépassement entre pilotes est interdit et sanctionné par :

Un passage par la voie des stands tel que défini à l'article 16 des règles générale CNV (qui ne pourra s'effectuer qu'une fois l'opération safety-car terminée, sauf si celui-ci n'a pu s'intercaler entre le premier et des pilotes attardés) si cette pénalité n'est pas effectuée avant la fin de course, le pilote sera pénalisé de 1minute.

Le safety-car placé le plus près de la tête de course entrera en piste gyrophares rouge allumés, la course sera toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes seront en file indienne.

Lorsque le Directeur de course décidera de retirer le safety-car celui-ci allumera en plus les gyrophares jaune afin d'avertir les pilotes que l'opération safety-car va se terminer, les dépassements seront toujours interdits. Le safety-car rentrera dans la voie des stands. Le drapeau vert sera présenté au niveau de la ligne de départ, à partir du franchissement de cette dernière la course sera relancée et les dépassements seront autorisés.

Pendant la procédure safety car, l'entrée dans la voie des stands est autorisée, les interventions mécaniques sont autorisées ainsi que le ravitaillement, le changement de machine est interdit. La reprise de la piste pourra se faire selon la procédure suivante :

- Durant l'opération safety-car, lorsque le dernier pilote de la file derrière celui-ci sera passé au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci sera présenté pendant 10 secondes.

- A la fin de l'opération safety-car, lorsque le dernier pilote de la file qui se trouvait derrière le safety-car sera passé au niveau de la sortie des stands, le feu bleu (ou jaune) clignotant de celle-ci sera activé.

Si une intervention safety-car se déclenche pendant qu'un pilote effectue un passage par la voie des stands ou un stop and go, il ne pourra reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

ART 7 - FIN D'UNE COURSE ET RESULTATS

Lorsque le coureur en tête a accompli le nombre de tours prévus (ou la durée prévue) pour la course, 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.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le Commissaire du départ/arrivée 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.

Dans le cas où le signal d'arrivée est donné avant que le motocycle de tête finisse le nombre de tours prévus, la course sera considérée comme terminée la dernière fois que le motocycle de tête a franchi la ligne d'arrivée avant le signal d'arrivée. Dans le cas où le signal d'arrivée est retardé, la course sera alors considérée comme terminée, quand elle aurait dû être terminée.

En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés seront classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course.

Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne et le nombre de tours accomplis.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini par le RP.

ART 8 - RECLAMATIONS

Les réclamations devront être déposées conformément aux dispositions du titre VI du code sportif. Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de 75 € (300 € pour les Championnats et Coupes de France). Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine elle doit préciser quelle partie de celle-ci est incriminée, si elle nécessite un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 150 € pour les moteurs à 2 temps et de 300 € pour les moteurs à 4 temps. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue. Dans le cas où la réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant devra rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

ART 9 - VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée au maximum à 60 Km/h. Cette limitation s'applique tant aux essais (libres et qualificatifs) que durant la course, un radar pourra être installé à tout moment. Cette vitesse pourra être réduite par le règlement particulier d'une épreuve en fonction de la configuration de la voie des stands.

9.1 - Durant les essais

Tout dépassement de cette vitesse sera sanctionné d'une amende de 75 €. Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

9.2 - Durant la course

Tout dépassement de la vitesse dans la voie des stands sera sanctionné par un "Stop and Go" de 5". Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

ART 10 - DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

Pour tout dépassement sous drapeau jaune durant les essais, le meilleur temps du pilote sera retiré et une amende de 75 € lui sera infligée. En course, une pénalité de dix secondes sera appliquée sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve. Son team sera averti le plus rapidement possible.

Sur les circuits qui en sont équipés, le début de l'interdiction de dépasser sera matérialisé au sol par une bande de couleur jaune. La fin de la zone d'interdiction sera définie par la présentation d'un drapeau vert.

ART 11 - TELEMETRIE

Tout système de transmission d'informations ou de communication de la moto vers les stands ou des stands vers la moto ou le pilote (hormis pour le chronométrage) est strictement interdit lorsque la moto est en mouvement.

L'utilisation d'une caméra embarquée est soumise à l'autorisation de la Fédération Française de Motocyclisme, l'organisateur ou le promoteur, la demande devra être faite auprès du service communication 10 jours au minimum avant l'épreuve et à la validation de son installation par les contrôleurs techniques.

ART 12 - COUVERTURES CHAUFFANTES

Sauf disposition contraire du règlement, des couvertures chauffantes peuvent être mises en place sur la grille après le tour de formation pour conserver la température des pneus, elles peuvent être branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie.

ART 13 - VERIFICATIONS ET DEMONTAGES

Lors d'une épreuve, les points qui devront être contrôlés à l'issue des essais ou de la course, dans les diverses classes, seront définis par le délégué et le responsable des contrôles techniques. Le directeur de course devra en être averti. S'il n'y a pas de délégué sur l'épreuve, cette décision sera prise conjointement entre le Directeur de Course et le responsable des contrôles techniques.

Le Directeur de Course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Il peut également demander le plombage d'une machine à n'importe quel moment de l'épreuve.

Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout pilote refusant le démontage ou un passage au banc de puissance, se verra déclassé de l'épreuve, une sanction complémentaire pourra être infligée.

Les concurrents devront se charger du démontage de leur machine, afin que les Commissaires Techniques puissent en contrôler la conformité. Ils devront être en possession de l'outillage nécessaire. Si, faute d'avoir les outils adaptés le contrôle ne pouvait être effectué, le moteur ou la machine peut être saisie et, dans ce cas les frais engendrés sont susceptibles d'être imputables au pilote.

Le jury peut également juger cette impossibilité comme un refus de démontage.

Dans le cas où les mesures relevées ou les constatations effectuées lors du contrôle seraient contestées, les pièces ou la machine incriminées seront alors marquées et saisies afin d'effectuer une contre expertise auprès d'un organisme agréé, si la non-conformité est confirmée les frais de contre expertise seront à la charge du pilote concerné. Dans tous les cas, le concurrent ne pourra prétendre à aucun dédommagement pour l'immobilisation des pièces saisies ou de la machine à laquelle elles appartiennent.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la CNV., après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

13.1 - Parc fermé

Toute machine devant être mise en parc fermé devra l'être dans l'état où elle se trouve à la fin de la course ou des essais, il est interdit à toute personne non-habillée 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.

Tout pilote devant mettre sa machine en parc fermé (voir les critères spécifiques à chaque type d'épreuve), devra le faire immédiatement à l'issue du tour de décélération, ou sur injonction d'un officiel de l'épreuve. Tout pilote qui refuse de se présenter en parc fermé se verra appliquer une sanction par le jury pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Les machines devront rester dans le parc fermé le temps nécessaire aux opérations de contrôle prévues, le responsable du contrôle technique ou le Directeur de course seront les seuls habilités à autoriser la sortie d'une machine. La machine reste à tout moment sous la seule responsabilité de son pilote.

La Direction de Course se réserve la possibilité de mettre en parc fermé n'importe quelle machine de son choix.

Toute infraction à l'article 13.1 entraînera le déclassement de la course considérée, le pilote pourra faire l'objet d'une sanction complémentaire.

13.2 - Démontage

Les opérations de démontage et/ou de passage au banc, si elles sont demandées, devront débuter au plus tard 30 minutes après la mise en parc fermé, passé ce délai, le pilote sera convoqué au Jury qui pourra prononcer une sanction pouvant aller jusqu'au déclassement de l'épreuve pour refus de démontage.

Lors des épreuves, la F.F.M. se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur, ou le plombage de tout ou partie de la machine. La non disponibilité temporaire pour le pilote de ces pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation.

Ces pièces seront remises à la disposition du pilote le plus rapidement possible.

ART 14 - CONTROLE MEDICAL

Un médecin pourra examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il devra se tenir à la disposition du Directeur de Course. A la demande du jury, il pourra être demandé un contrôle d'alcoolémie. Un concurrent refusant ces contrôles sera exclu de l'épreuve.

La CNV se réserve le droit de demander la suspension de licence d'un pilote gravement accidenté jusqu'à ce que la commission médicale ait dirigé ce pilote vers un médecin référent qui statuera sur la possibilité de reprise de la compétition de ce pilote.

ART 15 - CONSTATATION DE FAIT

Une pénalité de fait est constituée lorsqu'une infraction à la règle sportive est constatée par un officiel de l'épreuve, qu'elle relève exclusivement d'une constatation factuelle sans appréciation de la faute et que la sanction afférente est réglementairement et précisément définie.

ART 16 - PASSAGE PAR LA VOIE DES STANDS

Pendant la course, un coureur sanctionné sera prié de passer par la voie des stands.

Un panneau jaune portant les numéros d'un ou plusieurs coureurs (de couleur noire) sera présenté à la ligne d'arrivée.

Si le panneau a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne passe toujours pas par la voie des stands, le drapeau noir lui sera alors présenté

Pendant la procédure le coureur :

- ne pourra s'arrêter à son stand.
- pourra ensuite reprendre la course.

Le coureur doit respecter la limitation de vitesse (art 9 règles générales) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse la procédure de Stop and go (art 9 règles générales) sera appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse un drapeau noir lui sera présenté.

Dans le cas d'une course interrompue avant que la pénalité n'ait été exécutée, et s'il y a une deuxième partie, le coureur pénalisé sera tenu de passer par la voie des stands après le départ de la deuxième partie de la course.

Dans le cas où l'organisation n'a pas été en mesure d'effectuer la procédure de passage par la voie des stands avant la fin de la course ou que le coureur concerné ne s'est pas arrêté (dans le cas où le panneau a été présenté à moins de 5 tours de l'arrivée) il se verra infliger une sanction de temps de 1 minute.

16.1 - Procédure Stop and Go

Si un pilote est sous le coup d'une procédure STOP AND GO, la direction de course notifiera à son équipe cette sanction le pilote se verra alors présenté un panneau jaune avec son N° au niveau de la ligne d'arrivée, il devra alors rentrer dans la voie des stands et devra s'arrêter dans la zone prévue.

Un mécanicien pourra se tenir à proximité pour l'aider à démarrer si le moteur a calé, il ne devra pas intervenir dans la procédure.

Lorsque le temps prévu par le règlement se sera écoulé le responsable de la procédure libérera le pilote. Celui-ci devra respecter la limitation de vitesse (art 9 règles générales) dans la voie des stands. En cas d'infraction de cette limitation de vitesse, la procédure de Stop and go (art 9 règles générales) sera appliquée. Dans le cas d'une deuxième infraction à la limitation de vitesse, un drapeau noir lui sera présenté. Il ne pourra s'arrêter à son stand.

Si le panneau a été présenté 5 fois au coureur concerné et qu'il ne rentre toujours pas par la voie des stands, le drapeau noir lui sera alors présenté.

ART 17 - PORTEE DES REGLES GENERALES CNV

Les règles générales CNV s'appliquent à toutes les spécialités de la discipline CNV. En cas d'absence de texte ou d'imprécision des articles des différents règlements de Championnats, Coupes, Trophées ou hors Championnat.

Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le Jury est souverain pour trancher un litige.

17.1 - Contestation

En cas de contestation de l'interprétation des divers règlements, ainsi que des décisions des officiels de l'épreuve, les organes compétents sont le Tribunal National de Discipline Régional ou National conformément aux dispositions du code de Discipline et d'Arbitrage.

17.2 - Pénalités de fait

Les sanctions énoncées ci dessous relèvent de la pénalité de fait.

- Pour les épreuves faisant l'objet d'un partenariat reconnu par la FFM (Promosport, coupes de marque, etc.) le non-respect par un pilote des obligations publicitaires découlant de son engagement, sera sanctionné d'une amende de 75 €, **ou des dispositions prévues dans le règlement de l'épreuve.**
- Un pilote après une chute qui, sauf cas de force majeure, n'aiderait pas les commissaires de piste à dégager sa moto se verra sanctionner d'une amende de 75 €.

ART 18 - PESEE DES MACHINES

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum, réglementairement défini pour la catégorie, avec une tolérance d'un kilo. Pendant l'inspection finale à la fin de chaque course, les machines sélectionnées seront pesées dans les conditions dans lesquelles elles auront terminées la course. La limite de poids est celle du motocycle dans les conditions dans lesquelles il a terminé la course, rien ne peut être ajouté au motocycle. Ceci inclus l'eau, l'huile, l'essence ou pneu.

ART 19 - SIMULATION DE DEPART

Les essais de départ sont autorisés après le drapeau à damiers, uniquement sur la piste et lorsqu'il n'y a pas de danger à le faire.

ART 20 - INCOMPATIBILITE DE FONCTIONS

Les fonctions de Président du Club organisateur sont incompatibles avec les fonctions de Directeur de Course, de Président du Jury ou de Responsable des contrôles techniques.

ART 21 - INSCRIPTION D'EPREUVE

Toute inscription d'une épreuve relevant des disciplines CNV, y compris Moto 25 Power, hors Championnat à la date d'une épreuve comptant pour un Championnat de France, des Coupes de France Promosport, d'une Coupe de France ou d'une épreuve de Championnat F.I.M. doit obtenir l'aval de la Commission Nationale de Vitesse. En règle générale, deux épreuves ne pourront se dérouler à la même date si elles puisent dans le même réservoir de commissaires de piste.

ART. 22 - RESPONSABILITES

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.

ART. 22.1 - Toute détérioration de matériel appartenant soit aux installations du circuit soit à un concurrent sera sanctionnée par le jury de l'épreuve. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation de l'équipe de son auteur (quelque soit le nombre de pilotes) et de la totalité du Championnat par l'organe disciplinaire compétent.

ART. 23 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES D'ENDURANCE

Ces règles viennent en complément des REGLES GENERALES POUR LES EPREUVES DE VITESSE qui sauf dispositions contraires restent valables pour les épreuves d'endurance.

ART 24 - RAVITAILLEMENT

Lors des ravitaillements, le moteur doit être coupé et la machine béquillée, deux intervenants peuvent effectuer le ravitaillement. Ils doivent être équipés de lunettes, d'une protection de la tête (lunette et casque) et des vêtements les protégeant du feu (minimum coton).

La présence d'une personne avec un extincteur (dont le type est défini à l'article 26) est obligatoire.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance.

Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

ART 25 - VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS

L'article 9.1 du règlement général s'applique durant les essais.

Pendant la course un dépassement de la vitesse dans la voie des stands sera pénalisé pour la machine d'un Stop and Go de 30".

Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine (jusqu'à la disqualification pour raison de sécurité) pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

ART 26 - VOIE DE DECELERATION, MUR DE CHRONOMETRAGE

L'accès à la voie de décélération et au mur de chronométrage est interdit aux enfants, même accompagnés d'un adulte.

L'accès au mur de chronométrage est exclusivement réservé aux personnes munies des passes PILOTE, CHEF DE STAND et CHRONOMETREUR. Toutefois, il sera toléré, uniquement durant la procédure de départ ainsi que 5 minutes avant l'arrivée, la présence des équipes au complet (dont les membres seront dûment munis de leurs passes) derrière le mur. Chacun reprenant sa place selon les consignes des officiels.

En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection (pas de serre-joints).

ART 27 - STANDS

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du locataire qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands le locataire sera considéré comme responsable et sa caution sera retenue.

Chaque équipe doit posséder dans son stand, à portée de la main, un extincteur.

Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 6kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg minimum pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. (PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

INTERDICTION ABSOLUE

De fumer dans, derrière et devant les stands.

D'amener un animal même attaché dans les stands.

De stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé). Le stock d'essence devra être mis dans le lieu protégé spécialement prévu à cet effet, à l'abri de tout risque d'incendie et proche d'un extincteur.

D'utiliser barbecue, gazinière, matériel électrique produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder...). Tous ces matériels peuvent être utilisés derrière les stands, loin des stocks d'essence (minimum 5 mètres).

De manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et ce à moins de 50 cm du sol. De vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissure, le stand devra être nettoyé le plus vite possible).

De remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course.

ART. 28 - NEUTRALISATION

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure suivante sera appliquée :

Le circuit sera déclaré sous safety-car, chaque poste de commissaires présentera le drapeau ROUGE croix BLANCHE, la sortie des stands sera fermée (feu rouge) la course sera neutralisée, tous les pilotes devront ralentir et se mettre en file indienne derrière le safety car. Le dépassement du safety car sera sanctionné par le Jury de l'épreuve qui pourra appliquer une sanction allant jusqu'à la disqualification pour la course de référence.

Tout dépassement entre pilotes est interdit et sanctionné par :

Un stop and go tel que défini à l'article 16.1 des règles générale CNV (qui ne pourra s'effectuer qu'une fois l'opération safety car terminée) si cette pénalité n'est pas effectuée avant la fin de course, l'équipage sera pénalisé de 1 minute.

Les safety-cars entreront en piste gyrophares rouge allumés, la course sera toujours neutralisée et le dépassement toujours interdit les pilotes seront en file indienne.

Lorsque le Directeur de course décidera de retirer les safety-cars ceux-ci, au passage devant leurs emplacements respectifs, allumeront en plus les gyrophares jaunes durant un tour afin d'avertir les pilotes que l'opération safety-car va se terminer. Les dépassements seront toujours interdits. A l'issue de ce tour les safety-cars rentreront à leurs emplacements respectifs, la course sera relancée et les dépassements seront autorisés.

Pendant la procédure safety car, l'entrée dans la voie des stands est autorisée, les interventions mécaniques sont autorisées ainsi que le ravitaillement, le changement de machine est interdit. La reprise de la piste pourra se faire selon la procédure suivante :

- Durant l'opération safety car, 10 secondes après le passage d'un safety car au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci sera présenté pendant 10 secondes.
- A la fin de l'opération safety car, 10 secondes après le passage du premier pilote, qui se trouvait derrière le safety car, au niveau de la sortie des stands, le feu vert de celle-ci sera présenté pendant 10 secondes, puis le feu bleu (jaune) clignotant.

Si une intervention safety car se déclenche pendant qu'un pilote effectue un passage par la voie des stands ou un stop and go, il ne pourra reprendre la piste que conformément aux conditions décrites ci-dessus.

ART. 29 - TRANSPONDEURS

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur de chronométrage qui devra être constamment fixé sur la machine durant les essais et la course. Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage. Le pilote récidiviste pourra être sanctionné d'une amende de 50 €. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

ELEMENTS DE SECURITE OBLIGATOIRES**ART. 1 - L'EQUIPEMENT DU PILOTE DOIT ETRE CONFORME AUX NORMES FRANCAISES OU F.I.M.**

L'UTILISATION D'UNE PROTECTION DORSALE HOLOGUEE PAR LA NORME EN 1621-2 POUR LES PILOTES ET LES PASSAGERS EST OBLIGATOIRE POUR TOUTES LES COURSES DE VITESSE FRANCAISES (CIRCUITS, MONTAGNE, DRAGSTERS, ELLES SONT RECOMMANDEES POUR LE RUN).

ART. 3 - LES CASQUES DE PLUS DE 5 ANS D'AGE OU EN MAUVAIS ETAT POURRONT ETRE REFUSES.

AUCUNE ADJONCTION D'APPENDICE NON HOMOLOGUE N'EST AUTORISEE SUR LES CASQUES.

ART. 4 - LE CASQUE INTEGRAL EST OBLIGATOIRE (cf article 15 des Règles générales pour les contrôles techniques) POUR TOUTES LES EPREUVES DE VITESSE FRANCAISES.

ART. 5 - LES COUREURS DOIVENT PORTER UNE COMBINAISON DE CUIR D'UNE PIECE (SAUF DRAGSTERS ET RUN OU UNE COMBINAISON EN DEUX PARTIES EST AUTORISEE. LE BLOUSON DEVANT ETRE SOLIDARISE AU PANTALON.) SI LA DOUBLURE EST SYNTHETIQUE, LE PILOTE DOIT PORTER UN SOUS-VETEMENT COMPLET (MANCHES ET JAMBES LONGUES) EN COTON, NOMEX OU SOIE. LES COMBINAISONS EN MATERIAUX SYNTHETIQUES SONT AUTORISEES SI ELLES ONT RECU L'APPROBATION F.I.M.

ART. 6 - Chaque pilote devra posséder un extincteur.

Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 5kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. (PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES DES EPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE ET DES COURSES DE COTE**PREAMBULE**

Les réclamations sur l'absence de contrôles officiels de bruit et du poids effectués avant la course ne pourront constituer la base d'un appel. Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur et de l'équipe (ou des participants).

Article 1 - Généralités

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine.

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieures.

Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique.

Les contrôles préliminaires sont les vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Une protection (matière plastique, teflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en métal, matériaux composites, type carbone, kevlar, ou synthétique moulés, le contrôleur technique sera seul juge de l'efficacité du dispositif. Afin d'éviter les pertes intempêtes de ceux-ci ils doivent être sécurisés à minima par deux fils métalliques.

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

ARTICLE 2 - Coupe contact

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact **de couleur rouge** en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel de couleur rouge. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

ARTICLE 3 - Papillon des gaz

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

ARTICLE 4 - Récupérateurs

- Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

- La capacité d'un récupérateur devra être :

- de 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse.

- De 1000cc pour les moteurs 4T démunis d'un système de recyclage permanent,

- Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

- Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

- Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cc) en matériau approprié.

Article 5 - Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

Article 6 - Système d'échappement

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur. L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologuées et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine.

Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

Article 7 - Guidons

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.

L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.

La réparation des guidons est interdite.

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. La réparation des guidons est interdite.

Article 8 - Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère (Ø de cette sphère: 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie: 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

Article 8.1 - Protection des leviers

Les dispositifs de protection des leviers, sont autorisés pour autant qu'ils fassent l'objet d'une construction en série et soient normalement distribués dans le commerce. Le responsable du contrôle technique pourra refuser ces dispositifs s'ils ne correspondent pas à l'article 8.1 ou s'ils sont considérés comme dangereux.

Article 9 - Repose-pieds

La longueur minimum des repose-pied doit être de 65 mm

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être 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, d'un diamètre de 16 mm.

Article 10 - Freins pour circuit et courses de côte

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. 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. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues agissant sur les deux roues.

Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.

Article 11 - Bouchons de vidange et circuits d'huile

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité. Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doit être freiné par un fil métallique de sécurité. Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

Article 12 - Circuit de refroidissement

Le seul liquide de refroidissement autorisé, est l'eau pure ou l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Tout autre additif est interdit.

Article 13 - Carénage (pour motocycles 4 T)

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse. Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air

Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

Les supports de béquilles devront être réalisés en aluminium, nylon, téflon, ou matière équivalente, auront les dimensions maximum suivantes : Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait

Article 14 - Réservoir de carburant

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), (pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée).

Pour l'Endurance, des vannes de remplissage rapide, type Acerbis sont recommandées.

Le réservoir doit être étanche, Les réservoirs additionnels sont interdits.

il est recommandé de remplir les réservoir d'une mousse de type Explosafe.

Article 15 - Equipements

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M.

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques.

A 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.

Article 16 - Plaques numéros

Les machines devront être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

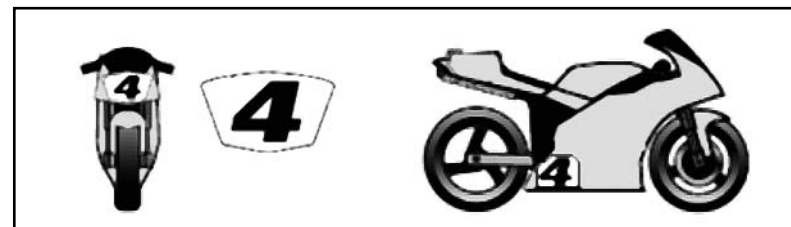
Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm
Largeur minimale : 80 mm
Largeur min. des traits : 25 mm
Hauteur minimale : 120 mm
Largeur minimale : 60 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Pour les side-cars, les numéros doivent être visibles quelle que soit la position du passager. Le numéro à l'avant doit être situé au milieu de la carène, en hauteur et en largeur.

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.



Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

Article 17 - Parc fermé et contrôle de conformité

A 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.

La mise en parc fermé doit être effective immédiatement après l'arrivée de la course, et le début des opérations de démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après l'arrivée. Passé ce délai, le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence.
Trois personnes maximum peuvent participer au contrôle (si le pilote participe, celui-ci fait parti des trois intervenants).

Article 18 - Approbation des systèmes électroniques additionnels

Dans le cas où le règlement spécifique de l'épreuve ou du cycle d'épreuves le permet, l'adjonction de dispositifs électroniques additionnels pour régler le mélange de carburant peut être installé. Ce dispositif doit uniquement être intercalé entre la commande d'injecteurs et les injecteurs, il ne peut avoir d'autres fonctions que l'optimisation de la carburation. Tout type de dispositif dont le constructeur ou l'importateur n'aura pas déposé auprès de la CNV tout les éléments demandés par celle-ci lui permettant d'apprécier la conformité du dispositif sera interdit.

Article 19 - Contrôle du bruit

La présence d'un compte tours en état de marche est obligatoire sur toutes les machines.

Le niveau sonore sera de 102 db maximum, à un régime correspondant au tableau ci-dessous conforme aux spécifications de la FIM :

| | 1 cylindre | 2 cylindres | 3 cylindres | 4 cylindres |
|---------------------|------------|-------------|-------------|-------------|
| 125 cc 2 Temps | 7.000 RPM | | | |
| 250 cc 4 Temps | 5.500 RPM | | | |
| Moto 3 | 5.500 RPM | | | |
| Pré Moto 3 | 5.500 RPM | | | |
| 600 cc | 5.000 RPM | 5.500 RPM | 6.500 RPM | 7.000 RPM |
| 750 cc | 5.000 RPM | 5.500 RPM | 6.000 RPM | 7.000 RPM |
| Au dessus de 750 cc | 4.500 RPM | 5.000 RPM | 5.000 RPM | 5.500 RPM |

Remarque : ces régimes fixes ont pour objet de simplifier les procédures de contrôle sachant que la préconisation FIM est de réaliser les contrôles à des vitesses linéaires du piston de 11 m/s pour les 4 Temps et 13m/s pour les 2 Temps.

Les mesures seront effectuées en statique, sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés.

Article 20 - Carburant

Sauf spécification contraire, toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette appellation.

Ce carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications suivantes :

| Propriété | unités | Min | Max |
|--------------------------|---------------------|------------|------------|
| RON | | 95.0 | 102.0 |
| MON | | 85.0 | 90.0 |
| Oxygène | %m/m | | 4 |
| Azote | % m/m | | 0.2 |
| Benzene | % v/v | | 1.0 |
| RVP | kPA | | 90 |
| Plomb | G/l | | 0.005 |
| Densité à 15°C | Kg/m3 | 720.0 | 775.0 |
| Stabilité de l'oxydation | minutes | 360 | |
| Gomme existante | Mg/100 ml | | 50 |
| Soufre | Mg/kg | | 50 |
| Corrosion du cuivre | Taux | | C1 |
| Distillation | | | |
| E à 70°C | % v/v | 22.0 | 50.0 |
| E à 100°C | % v/v | 46.0 | 71.0 |
| E à 150°C | %v/v | 75.0 | |
| Fin d'ébullition | °C | | 210 |
| Résidu | % v/v | | 2.0 |
| apparence | Claire et brillante | Inspection | visuelle |
| Propriété | unités | min | Max |
| Oléfines | % v/v | | 18.0 |
| Aromatiques | % v/v | | 35.0 |
| Total di-oléfines | % m/m | | 1.0 |

Air : en tant qu'oxydant seul de l'air ambiant peut être mélangé au carburant.

SPECIFICATIONS COMPLEMENTAIRES POUR LES SIDE-CARS

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants.

Article 1 - Cylindrée

La cylindrée maximum est de 1000 cc pour les moteurs 2T et 4T.

Article 2 - Guidon

Les guidons en aluminium ou alliage soudés sont interdits.

La largeur du guidon doit être de 450mm au minimum, avec un angle de braquage minimum de 20° de chaque côté de l'axe.

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Des butées rigides, autre que des amortisseurs de direction, doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 20mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Article 3 - Freins

a) Commandes hydrauliques

Les side-cars doivent être munis du système de frein suivant : un système principal avec au moins deux circuits indépendants l'un de l'autre. Un des circuits doit agir sur au moins deux des trois roues.

Les vis de fixation des étriers de frein devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. Lors des vérifications techniques le contrôleur doit pouvoir accéder facilement au système de frein (maître cylindre, biellettes de commandes, etc.)

Un frein peut être monté sur la roue du side. Il doit être couplé avec un frein agissant sur l'une des roues du motocycle.

Article 4 - Système d'échappement

Les tuyaux d'échappement doivent être conformes aux normes existantes concernant le contrôle du bruit.

Le tuyau doit expulser les gaz horizontalement et vers l'arrière, à un angle maxi de 30° par rapport à l'axe de la machine, et son extrémité doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30 mm.

Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du side-car, ni l'aplomb arrière du plateau du Side-Car.

Les extrémités des pots d'échappement doivent être disposées de telle façon qu'il soit impossible au cas où deux véhicules se heurtent de s'accrocher.

Article 5 - Protection

Si la transmission primaire est exposée, elle doit être munie d'un garde chaîne comme mesure de sécurité.

Ce garde chaîne doit être conçu de telle façon qu'en aucun cas le pilote ou le passager n'entre en contact accidentellement avec la chaîne ou les pignons. Il doit être conçu pour éviter que le pilote ne se blesse les doigts.

Un garde chaîne est exigé si la transmission secondaire n'est pas protégée par le carénage.

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le pilote et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du pilote ou ses vêtements soient en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huiles et de carburant.

Article 6 - Coupe-circuit

Un coupe-circuit pour le pilote qui doit être actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi de 1 m et dans le side (facultatif pour le passager) facilement accessible par le passager de type coup de poing, doivent être installés. **Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.**

Le coupe-circuit pour le passager est obligatoire en course de côte.

Article 7 - Récupérateur

La capacité minimale d'un récupérateur pour la boîte de vitesses, le réservoir d'essence et le radiateur de refroidissement d'eau est de 250cc.

Pour les moteurs 4 Temps, démunis d'un système de recyclage permanent, le récupérateur doit avoir une capacité de 1000cc.

Un bac récupérateur doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100mm supérieurs aux bords extérieurs du carter moteur. Un retour (déflecteur) à l'avant du moteur doit avoir une hauteur minimale de 150 mm.

Ce bac, d'une capacité de 5 litres minimum doit être totalement étanche.

De la mousse de rétention dans le fond du bac est souhaitable.

Article 8 - Pneus

Pour une sécurité optimale pour les pneus autres que les slicks la profondeur du profil d'un pneu avant la course doit être d'au moins 2,5mm.

Les pneus slick sont également autorisés en courses de côte.

Article 9 - Garde au sol

La garde au sol mesurée sur toute la longueur et largeur du véhicule prêt pour la course complètement chargé coureur, passager et carburant ne doit pas être inférieure à 62mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite.

Article 10 - Feu de brouillard

Un feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre la moto et le side (plateau) à 30 cm du sol. Ce feu doit être visible quel que soit le déplacement du passager. Ce feu doit être à leds non clignotant et comporter au moins 9 leds.

Article 11 - Anneau de remorquage

La présence d'un anneau de remorquage permettant de faciliter le dégagement du side-car d'un bac à graviers par les Commissaires est obligatoire.

La présence sera matérialisée par un point de couleur rouge, rond de 10 cm.

Article 12 - Numéros

Les numéros doivent être conformes aux championnats dans lequel court le side-car. A l'avant, ils doivent être au centre sur le nez de la carène.

CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE 2013

ART. 1 - DEFINITION

La F.F.M. met en compétition, en 2013 avec ses Clubs organisateurs, le Championnat de France Superbike. Un titre de Champion de France 2013 sera attribué à l'issue de la saison dans chacune des catégories ci-dessous.

| | |
|-----------------------|--|
| Moto 3 | de 125 à 250cc 4 Temps monocylindre Moteur Honda 250 CRF 4 Temps stock de 100cc à 125 cc |
| 600 Supersport | plus de 401 à 600 cc 4 Temps, 4 cylindres maximum plus de 401 à 675 cc 4 Temps, 3 cylindres maximum plus de 600 à 750 cc 4 Temps, 2 cylindres maximum machines correspondant à la réglementation 600 Supersport France |
| 1000 Superbike | plus de 600 cc jusqu'à 1000 cc, 4 Temps, 4 cylindres plus de 750 cc jusqu'à 1000 cc, 4 Temps, 3 cylindres plus de 850 cc jusqu'à 1200 cc, 4 Temps, 2 cylindres Machines correspondant à la réglementation 1000 Superbike France |
| Side-Cars | jusqu'à 1000 cc F2 : plus de 401 à 600 cc 4 Temps, 4 cylindres maximum plus de 401 à 675 cc 4 Temps, 3 cylindres maximum plus de 600 à 750 cc 4 Temps, 2 cylindres maximum |

Un titre de Vainqueur de Trophée sera attribué en Side-Cars F2.

La catégorie Moto 3 est ouverte aux pilotes âgés de 13 ans au minimum le jour de l'épreuve où ils sont engagés, conformément au tableau des âges de pratique définis dans les règles générales pour les épreuves de vitesse. Un titre de Champion de France Moto 3 sera décerné au vainqueur scratch. Un titre de Champion de France Minimes/Cadets sera extrait de la catégorie Moto 3. Il sera ouvert aux pilotes âgés de moins de 16 ans au 1er janvier 2013, et participant au challenge de l'avenir **ou utilisant des machines conformes au règlement technique du challenge de l'avenir et y ayant souscrit. Ces pilotes ne bénéficieront pas des avantages liés à la participation au challenge.** (Règlement en annexe)

Un titre de vainqueur du Trophée Pré Moto 3 sera extrait de la catégorie Moto 3.

Une catégorie dénommée Trophée PIRELLI 600(*) est intégrée au Championnat de France SUPERBIKE un titre de vainqueur du trophée sera attribué dans cette catégorie. Les machines utilisées doivent répondre aux caractéristiques des machines définies à l'article 1 des Coupes de France Promosport pour la classe 600cc et correspondre à la réglementation spécifique pour cette catégorie (art. 27 et suivants du présent règlement).

Le Trophée PIRELLI 600 est destiné à faciliter l'accession des jeunes pilotes au Championnat d'Europe Superstock 600. Il est réservé aux pilotes nés à partir du 1er janvier 1991 ayant 15 ans révolus le jour de la première épreuve ou de l'épreuve où ils sont admis en tant que Wild Card.

A l'issue de la saison, l'attribution des deux Wild-Cards 600 Superstock pour la Manche Française du Championnat du Monde SUPERBIKE sera effectuée en fonction du classement du Trophée.

Un pilote issu du Trophée PIRELLI, choisi par la FFM, se verra attribuer une aide de 4500 € minimum pour participer en 2013 soit au Championnat d'Europe Superstock 600, soit au Championnat de France dans les catégories Supersport ou Superbike pour autant qu'il utilise des pneus PIRELLI. Ce choix sera sans appel.

Afin de permettre à des pilotes souhaitant intégrer le Championnat de France Superbike, mais n'ayant pas accès par manque de palmarès ou de moyens aux catégories Supersport ou Superbike, la participation aux épreuves du Trophée PIRELLI 600 est également ouverte aux pilotes nés entre le 31 décembre 1990 et le 1er janvier 1988, ainsi qu'aux féminines sans critères d'âges, pour autant :

- qu'ils n'aient pas été classés dans les 20 premiers au classement général, et qu'ils ne se soient pas classés mieux que 11e lors d'une épreuve, en catégorie Supersport ou Superbike au cours des cinq années précédentes.
- qu'ils n'aient pas été classés dans un Championnat d'Europe sauf (125 cc).

Tous les cas non prévus seront tranchés par la CNV qui restera souveraine quant à l'engagement des pilotes qu'elle esimerait correspondre ou ne pas correspondre à l'esprit de cette disposition.

L'attribution des wild card et des aides financières reste exclusivement réservée aux pilotes tels que définis à l'article 1 du règlement du Championnat de France Superbike nés à partir du 1er janvier 1991.

(*) si moins de 20 pilotes sont inscrits au 9 janvier 2013, la CNV se réserve le droit d'annuler cette catégorie.

ART. 2 - CONCURRENTS

Chaque équipe permanente devra souscrire une licence Team, qui pourra être attribuée soit à un pilote soit à une personne de l'équipe. Celle-ci sera identifiée comme "Team manager", elle sera le seul contact de la CNV à ce titre elle recevra et transmettra les informations nécessaires au bon fonctionnement de la relation équipe / CNV.

La participation au Championnat de France Superbike 2013 est réservée :

- aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA, NPA ou NJ3 (suivant la catégorie choisie) délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours,
- aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA, NPA ou NJ délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours, sous réserve qu'ils puissent justifier, avant la première épreuve du Championnat, d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives ou de la détention d'une licence F.F.M. depuis au moins trois années consécutives.

Le Président de la Commission Nationale de Vitesse sera chargé d'étudier les dossiers déposés en début de saison par les pilotes concernés par la disposition précédente.

Des pilotes de nationalité étrangère ne répondant pas aux critères précités et titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA, NPA ou NJ ou une manifestation délivrée par la F.F.M. pourront participer aux épreuves du Championnat de France, dans la mesure où des places sont disponibles ou s'ils bénéficient d'une Wild Card. Ils bénéficieront des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront ré-attribués dans le cadre du classement final du Championnat de France.

Des pilotes de Nationalité Française participant à un Championnat étranger sous licence de ce pays pourront participer aux épreuves du Championnat de France avec une licence une manifestation délivrée par la FFM, dans la mesure où des places sont disponibles ou s'ils bénéficient d'une Wild Card. Ils bénéficieront des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront ré-attribués dans le cadre du classement final du Championnat de France. Le Président de la Commission Nationale de Vitesse sera chargé d'étudier les dossiers déposés par ces pilotes ou par ceux dont le cas n'est pas prévu dans les dispositions précédentes.

La participation au Trophée Pirelli, et au Trophée de France Side car F2 est accessible aux pilotes de toutes nationalités titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA, NPA, INJ (suivant la catégorie choisie) délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours,

ART. 3 - EPREUVES

Ce Championnat se disputera sur des courses mises sur pied sous la responsabilité des clubs organisateurs, dans le respect des règles établies par la F.F.M. et sous le contrôle de la CNV.

Sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, l'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ART. 4 - CALENDRIER

Les courses du Championnat de France Superbike se disputeront sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M., à savoir :

| | | |
|--------------------------------|-------------|----------------------|
| 30 et 31 mars | LE MANS | ASM 24 HEURES ACO |
| 27 et 28 avril | NOGARO | ASM ARMAGNAC BIGORRE |
| 25 et 26 mai | LE VIGEANT | VAL DE VIENNE MOTO |
| 15 et 16 juin | LEDENON | MC LEDENON |
| 06 et 07 juillet | MAGNY-COURS | MC NEVERS ET NIEVRE |
| 31 août et 01 septembre | DIJON | MC PLANET RACING |
| 28 et 29 septembre | ALBI | MCC ALBI |

La Commission se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

ART. 5 - ENGAGEMENTS

Les pilotes solo et side-cars ainsi que les passagers (titulaires d'une licence de pilote) postulant à un engagement dans une des catégories du Championnat de France SUPERBIKE devront être en possession du CASM.

Le nombre d'engagés sera limité à 40 pilotes par catégorie sauf en Side-Cars, où il sera celui de la capacité maximum aux essais de chaque circuit.

Toutefois, dans les catégories solos, quatre places seront attribuées aux essais pour des pilotes de réserve selon les modalités définies ci-après (*) :

Dans la catégorie Side-Cars seront prioritaires pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant 9 janvier 2013 :

Dans l'ordre du classement, les teams dont les pilotes ont marqué des points en 2012, puis ceux ayant participé au championnat 2012, puis les autres teams dans l'ordre d'arrivée des demandes d'inscription.

Les modalités d'inscription seront telles que définies à l'article 5.

Dans la catégorie Moto 3, les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 9 Janvier 2013 :

- 5 places pour les 5 premiers des Coupes de France 125 cc Promosport 2012 (ou pour les teams où ils sont intégrés) (**)
- 3 Wild Cards seront attribuées par épreuve, 2 par le Club organisateur, avec l'accord de la CNV et une par la CNV.
- Les autres places seront attribuées en priorité aux pilotes inscrits au Challenge de l'Avenir
- Puis aux teams dont au moins un des pilotes ait marqué des points en 2012. La sélection se fera, pilote et team confondus, en fonction du classement scratch 2012 du Championnat de France Superbike de Vitesse catégorie 125cc (cf. exemple à la fin de l'article)
- 7 places seront réservées aux teams ne répondant pas forcément aux critères définis ci-dessus, après étude de leur dossier par la CNV. (***)

Dans la catégorie Trophée PIRELLI 600, les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 9 janvier 2013 :

- Le critère de sélection retenu sera la date de naissance, priorité sera donnée au plus jeune, en cas de date de naissance identique, la CNV tranchera, sa décision sera sans appel.
- Un pilote inscrit au Trophée PIRELLI 600 ne pourra participer conjointement qu'une seule fois dans l'année en catégorie Supersport.

Au cas où le nombre de demandes seraient supérieur au nombre de places disponibles, le critère de sélection retenu sera la date de naissance, priorité sera donnée au plus jeune, en cas de date de naissance identique, la CNV tranchera, sa décision sera sans appel.

Dans les autres catégories solos les priorités seront définies comme suit pour autant que les demandes d'engagement soient parvenues avant le 9 janvier 2013 :

- 20 places seront réservées aux teams dont au moins un des pilotes ait marqué des points en 2012 au Championnat de France). La sélection se fera, pilote et team confondus, en fonction du classement 2012 du Championnat de France dans la catégorie pour laquelle est sollicité l'engagement (cf. exemple à la fin de l'article).
- 5 places pour les 5 premiers (pour les teams où ils sont intégrés) des Coupes de France Promosport 2012 dans la même cylindrée où ils ont obtenu leur classement (**).
- 12 places réservées aux teams ne répondant pas forcément aux critères précités après étude de leur dossier par la CNV. (***)
- 3 Wild Cards seront attribuées par épreuve, 2 par le Club organisateur, avec l'accord de la CNV. et une par la CNV.

Si dans une catégorie les places réservées selon les critères précédemment définis n'étaient pas toutes pourvues à la date du 9 janvier 2013, elles seront attribuées aux pilotes en liste d'attente, quelque soit les critères auxquels satisfont ces pilotes ou si ceux-ci ne correspondaient pas aux critères d'éligibilité, et dans tous les cas non prévus dans le présent règlement, la CNV. reste souveraine sur le choix des pilotes sélectionnés.

(*) 4 places de pilotes suppléants seront proposées aux pilotes n'ayant pas obtenu de Wild-Card ou aux pilotes proposés par l'organisateur. Ces pilotes participeront aux essais libres et qualificatifs, ils ne pourront prétendre à prendre le départ de l'épreuve quelque soit le temps qu'ils ont réalisé en qualification. Si la grille définitive n'était pas complète (40 pilotes), ils pourront compléter celle-ci en fond de grille, dans l'ordre des temps réalisés aux qualifications si plusieurs places sont disponibles.

(**) Si un ou plusieurs pilotes dans les 5 premiers (ou team ayant un pilote dans les 5 premiers) dont l'engagement ne serait pas parvenu au plus tard le 9 janvier 2013, les places disponibles seraient attribuées au 6e, au 7e etc.

(***) La Commission Nationale de Vitesse est souveraine sur l'attribution des places sans avoir à motiver son choix.

La CNV. se réserve le droit de limiter le nombre de machines dans un team, ou de refuser un pilote engagé par celui-ci. Cette décision sera sans appel.

La Commission Nationale de Vitesse de la Fédération Française de Motocyclisme se réserve la possibilité de ne pas délivrer d'autorisation de sortie aux sportifs F.F.M. le jour où se déroule une épreuve de Championnat de France Superbike.

Toutes les demandes d'engagement pour l'ensemble des épreuves du Championnat de France Superbike devront être adressées aux services sportifs de la Fédération Française de Motocyclisme libellés à l'ordre de celle-ci auprès de :

Fédération Française de Motocyclisme
Services Sportifs
Madame Dominique SAVART
74 Av Parmentier 75011 Paris - Tél. 01.49.23.77.07

Les demandes d'engagements devront être accompagnées de 7 chèques de 411 € (dont 10 € de droit de transpondeur) correspondant aux sept épreuves du championnat. Les Chèques de chaque épreuve seront encaissés 30 jours avant celle-ci. Chaque demande devra être accompagnée d'un chèque de caution de 200 € afin de garantir le retour du transpondeur.

Les teams engageant plusieurs machines devront effectuer un paiement groupé, par exemple :

- Un team Moto 3 engageant deux machines expédiera 7 chèques de 822 € et deux chèques de caution transpondeur de 200 €.

Les pilotes et les teams correspondant aux critères définis à l'article 2 du présent règlement dont les demandes d'engagement seront parvenues avant le 9 janvier 2013 se verront informés de la suite donnée à leur demande le 16 janvier 2013 au plus tard.

Les pilotes ou les teams ne répondant pas aux critères définis à l'article 2 du présent règlement se verront informés de la suite donnée à leur demande la première semaine de février 2013 au plus tard.

Les demandes d'engagement continueront à être prises en compte pour autant qu'il reste des places disponibles mais ne feront l'objet d'aucun critère de priorité.

Dans ce dernier cas, la suite donnée à leur demande leur sera transmise aux plus tard 30 jours avant la première épreuve.

Exemples :

1) Un team dont le pilote classé 20ème en Supersport en 2012 sollicite un engagement pour cette catégorie pour l'année 2013, sa demande dûment remplie, accompagnée de 7 chèques de 411 € et d'un chèque de 200 € (caution transpondeur) parvient à la F.F.M le 20 décembre 2012. Le Team sera informé le 16 janvier de l'acceptation de son engagement. Il sera propriétaire de la place correspondant à son engagement.

2) Un team dont le pilote X ayant participé, mais non classé en SUPERBIKE en 2012 sollicite un engagement pour la catégorie Superbike pour l'année 2013, sa demande dûment remplie, accompagnée de 7 chèques de 411 € et d'un chèque de 200 € (caution transpondeur) parvient à la F.F.M le 20 décembre 2012, deux cas peuvent se produire :

- a) Seuls 17 pilotes classés en 1 et deux pilotes non classés ont, à la date du 9 janvier 2013, fait parvenir une demande d'engagement. Le pilote X sera informé le 16 janvier de la suite donnée à sa demande.
- b) 22 pilotes classés dans les 30 premiers en 2012 sollicitent un engagement pour cette catégorie pour l'année 2013, les 20 pilotes les mieux classés seront informés le 16 janvier de l'acceptation de leur engagement. Les 2 non admis et le pilote X seront informés au plus tard la 1ère semaine de février de la suite donnée à leur demande.

3) Un team souhaite engager en 2013 trois machines, 2 en Supersport, 1 en Superbike, sa demande remplie, accompagnée de 7 chèques de 1233 € et de trois chèques de 200 € (caution transpondeur) parvient à la F.F.M le 20 décembre 2012. 2 pilotes (un en Supersport et un en Superbike) ont terminé respectivement dans les 20 premiers de ces catégories en 2012, le deuxième pilote Supersport n'entre pas dans les critères. Le team sera informé le 16 janvier de l'acceptation de sa demande concernant ses deux pilotes correspondant aux critères et la 1ère semaine de février au plus tard, il sera informé de la décision concernant le troisième pilote. Le team sera propriétaire des places correspondant à ses engagements.

Les demandes de Wild-Card ou de pilote suppléant devront être parvenues auprès de la CNV. au moins un mois avant la date de l'épreuve. Pour être prises en compte, les demandes de Wild-Card devront être accompagnées du chèque d'engagement de 411 €. Passé ce délai, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 70 €.

Pour être prises en compte, les demandes de places de pilote suppléant devront être accompagnées du chèque d'engagement de 196 €.

La participation aux essais qualificatifs sera confirmée aux pilotes dans les 10 jours suivant la réception du droit d'engagement.

Il ne sera pas attribué de place de suppléant dans une catégorie si le nombre de 40 pilotes y compris les Wild-Cards n'est pas atteint.

Les droits d'engagement ne sont pas remboursables. Si un pilote ne peut participer à une épreuve, il pourra se faire remplacer par un autre concurrent. Le pilote (ou le team) devra transmettre le nom de celui-ci à la CNV pour accord dans les meilleurs délais. Les éventuels cas de force majeure seront tranchés par celle-ci.

La liste définitive des pilotes sera transmise à l'organisateur et au délégué désigné sur l'épreuve, au plus tard 10 jours avant celle-ci. Elle ne pourra alors plus être modifiée, toutefois à titre exceptionnel le Jury, en accord avec le Directeur de course, pourra déroger à cette règle.

ART. 6 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Aucune vérification administrative ne se déroulera sur les circuits du championnat (exception pour les Wild-Cards).

ART. 6.1 - Sauf cas de force majeure, les horaires de la manifestation seront conformes aux horaires annexés au présent règlement.

Chaque concurrent devra soumettre sa ou ses machines, ainsi que son équipement, aux opérations de vérifications techniques.

Deux machines maximum peuvent être passées aux contrôles techniques. Aucune autre machine ne sera admise après le samedi après-midi.

Les vérifications techniques préliminaires auront lieu le vendredi de 13 heures à 18 heures 30 (horaires minimum d'ouverture). Le samedi, les vérifications reprendront à partir de 8 heures jusqu'à 12 heures. Toutefois une machine accidentée ou victime d'une avarie pourra être soumise au contrôle technique à tout moment de la manifestation.

Un briefing obligatoire par catégorie sera organisé lors de la première épreuve. Pour les épreuves suivantes seules les Pilotes participants pour la première fois de l'année au championnat (wild-card - suppléant - etc.) devront y participer, il se déroulera à 18h30. Toute absence aux briefings sera passible d'une amende de 75 €.

ART. 7 - ESSAIS

Les coureurs pourront être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour les essais de leur classe.

Pour la catégorie Side-Cars, il sera prévu deux séances d'essais qualificatifs de 30 minutes.

Pour chaque classe solo, il sera prévu deux séances d'essais qualificatifs de 40 minutes.

Pour les classes Side-Cars, Moto 3, PIRELLI 600, SUPERSPORT et SUPERBIKE le meilleur temps de chaque pilote sera retenu pour le placement sur la grille.

Il sera admis 40 pilotes pour les courses solos et le nombre défini par l'arrêté d'homologation du circuit pour les side-cars, sous réserve que les pilotes aient effectué dans au moins une série d'une séance qualificative un temps inférieur ou égal à **115 % pour Pirelli 600 et Moto 3 et 110% pour Supersport et Superbike** de la moyenne des trois premiers, et à 120 % de la moyenne des trois premiers pour la catégorie Side-Cars.

Les séances d'essais devront être conformes aux horaires types.

Les NJ ne pourront rouler plus de 30 minutes consécutives conformément aux règles techniques et de sécurité (RTS).

ART. 7.1 - Essais privés

Les essais privés sont interdits la semaine de la course en dehors des essais libres du vendredi et des essais Officiels de la manifestation. Tout pilote ayant enfreint cette restriction se verra interdire l'épreuve.

Lors des essais libres du vendredi les machines devront porter leur numéro de course et **transpondeur**.

ART. 7.2 - Grille de départ

Les grilles de départ seront conformes au classement de la séance d'essais qualificatifs du matin.

Si un pilote n'avait pas de temps chronométrés suite à la séance d'essais, le jury de l'épreuve a la possibilité de se référer au temps des essais libres du vendredi ou de la séance chrono du samedi (pour la grille du dimanche). Dans tous les cas, ce concurrent s'élancera de la dernière position de la grille.

ART. 8 - CHANGEMENT DE MOTOCYCLE OU DE PASSAGER

Le changement de machine durant les essais ou la course est autorisé, ce changement s'effectuera conformément aux articles 2.1.4 et 4 des règles générales pour les épreuves de Vitesse.

ART. 9 - COURSES

Le nombre de tours à parcourir sera calculé sur les durées de courses suivantes :

Deux courses sur chaque épreuve sont prévues pour l'ensemble des catégories. La durée des courses sera d'environ :

| | |
|------------------|-------|
| Moto 3 | 25 mn |
| PIRELLI | 25 mn |
| Supersport | 30 mn |
| Superbike | 30 mn |
| Side-Cars | 30 mn |

Dans le cas où la course est déclarée WET, elles seront réduites de 3 tours.

Le Jury de l'épreuve, sur demande du Directeur de Course, a la possibilité, en cas de force majeure, de réduire les distances des essais et des courses finales.

ART. 10 - CLASSEMENTS

En chaque catégorie, les points comptant pour le Championnat seront attribués selon le barème suivant sur chaque course :

| | | | | | |
|------------|--------|-------------|--------|-------------|-------|
| 1er | 25 pts | 6ème | 10 pts | 11ème | 5 pts |
| 2ème | 20 pts | 7ème | 9 pts | 12ème | 4 pts |
| 3ème | 16 pts | 8ème | 8 pts | 13ème | 3 pts |
| 4ème | 13 pts | 9ème | 7 pts | 14ème | 2 pts |
| 5ème | 11 pts | 10ème | 6 pts | 15ème | 1 pt |

Pour la catégorie Moto 3 il sera établi un classement Scratch, un classement Minimes/cadets et un classement du Trophée Pré Moto 3.

Pour le Trophée PIRELLI 600, il sera établi un classement Scratch et un classement Junior réservé aux pilotes nés à partir du 1er janvier 1991.

Pour être classé et avoir droit aux prix prévus par la F.F.M. tout pilote devra satisfaire à l'article 7 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Des podiums devront être prévus pour toutes les catégories du Championnat de France, y compris pour le Championnat de France Minimes/Cadets, le vainqueur du Trophée Pré Moto 3 et le Trophée Side-Cars F2, pour autant que ces catégories comportent au moins six concurrents ayant satisfait aux vérifications administratives et techniques.

CLASSEMENT FINAL

LE CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ACQUIS SUR LA TOTALITE DES EPREUVES ORGANISEES.

Les ex aequo seront départagés **en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils auront le même classement.**

ART. 11 - PROCEDURE DE DEPART

Telle que définie à l'article 3.1 (3.2 pour les Side-Cars) des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Un coureur ayant effectué un départ anticipé ou n'ayant pas respecté l'article 3 et suivants des règles générales pour les épreuves de vitesse sera pénalisé d'un passage par la voie des stands tel que défini à l'article 16 des règles générale CNV.

ART. 12 - ARRET D'UNE COURSE/NOUVEAU DEPART/NEUTRALISATION

Art 12.1 - Neutralisation

Si le directeur de course décide de neutraliser la course la procédure sera celle prévue à l'article 6.4 des règles générales CNV.

En cas d'arrêt de course sous neutralisation. La procédure sera telle que définie à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Sauf dans le cas où les 2/3 de la course seraient effectués, un nouveau départ sera donné pour 5 tours en appliquant la procédure simplifiée telle que définie à l'article 3.2 des règles générales de vitesse et au minimum 10mn après la présentation des drapeaux rouges. La grille de départ sera celle du classement au moment de la neutralisation. Le classement de l'épreuve sera celui enregistré à l'issue de ces 5 tours.

Si moins de trois tours ont été effectués, la course repartira pour le reste des tours à couvrir moins 2.

Art 12.2 - Arrêt de course

Si la course devait être arrêtée, la procédure sera telle que définie à l'article 6 et des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et que les conditions météorologiques diffèrent le Directeur de course pourra faire présenter les drapeaux rouges pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course sera déclarée course mouillée (WET).

La course pourra être également arrêtée pour toutes autres raisons de sécurité.

Sauf dans le cas où les 2/3 de la course seraient effectués, un nouveau départ sera donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclarera les conditions de piste dry ou wet.

La nouvelle procédure de départ sera la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse. La grille de départ sera celle du classement de la première partie.

Le nouveau départ sera donné pour 5 tours, le classement de l'épreuve sera celui enregistré à l'issue de ces 5 tours.

Si moins de trois tours ont été effectués, la course repartira pour le reste des tours à couvrir moins 2.

ART. 13 - PRIX :

Par course et par épreuve

| | SCRATCH Moto 3 | S.SPORT | SUPERBIKE | SCRATCH SIDE-CARS | PIRELLI 600 | |
|------|-------------------|---------|-----------|----------------------|--------------|---------|
| | | | | | Organisateur | PIRELLI |
| 1er | 800 € | 800 € | 800 € | 500 € | 400 € | 200 € |
| 2ème | 450 € | 450 € | 450 € | 300 € | 225 € | 110 € |
| 3ème | 300 € | 300 € | 300 € | 200 € | 150 € | 75 € |
| 4ème | 250 € | 250 € | 250 € | 150 € | 125 € | 60 € |
| 5ème | 140 € | 140 € | 140 € | 100 € | 70 € | 40 € |

Hormis celles qui pourraient être obtenues au classement scratch, il n'est pas prévu de primes spécifiques pour le Championnat de France Minimes/Cadets.

Concernant le Trophée PIRELLI 600, les primes organisateurs seront attribuées aux 5 premiers du classement scratch, les primes PIRELLI seront attribuées aux 5 premiers du classement Junior, ces derniers pourront les cumuler avec les primes du scratch.

ART. 14 - VERIFICATIONS FINALES

A l'issue de la course, les **QUINZE** premières machines classées devront être mises en parc fermé, conformément à l'article 13 et suivants des règles générales pour les épreuves de vitesse.

En cas de non-conformité de sa machine à l'arrivée de la deuxième course, le pilote sera sanctionné pour les deux courses.

ART. 15 - RECLAMATIONS

Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ART. 16 - OFFICIELS

Pour chaque épreuve du cycle Championnat de France Superbike 2013, La F.F.M. désignera un Directeur de Course, deux Directeurs de Course Adjoints, des Chronométrateurs et des Commissaires Techniques.

Les officiels précités devront avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

Les Commissaires Sportifs (deux au minimum plus le Président du Jury) seront désignés par le Club organisateur.

La Commission se réserve le droit de désigner pour chaque épreuve un Délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le Président du Jury, si celui-ci est absent le Club doit nommer un troisième Commissaire Sportif.

Le club devra désigner deux aides pour les vérifications techniques, si possible titulaires de la licence de commissaire technique, qui devront être à la disposition des Commissaires Techniques dès le début des vérifications.

ART. 17 - TRANSPONDEURS

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 de 200 € sera réclamée pour garantir le retour de celui-ci. Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la dernière course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage. Le pilote récidiviste pourra être sanctionné d'une amende de 50 €.

En cas de non restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Pour les Side-Cars, le transpondeur devra être placé à l'avant, au niveau de la roue avant.

Les pilotes ayant deux machines pourront louer un second transpondeur.

Sauf demande expresse des pilotes ou des teams, les chèques de caution ne seront pas retournés, mais détruits en fin de saison.

ART. 18 - PRESCRIPTIONS GENERALES

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M., de ses Annexes et des règles générales pour les épreuves de Vitesse.

18.1 - Dépassement sous drapeau jaune

Si un pilote ayant dépassé sous drapeau jaune lève la main et reprend sa place, aucune pénalité ne lui est appliquée. Dans le cas contraire, un panneau jaune sera présenté au coureur sur la ligne d'arrivée, indiquant à celui-ci qu'il doit reculer du nombre de place(s) décidée(s) par la Direction de Course. Si le coureur ne s'est pas repositionné après que le panneau lui ait été présenté cinq fois, il sera pénalisé par un drapeau noir.

ART. 19 - REMISE DES PRIX

Le premier de chaque catégorie devra obligatoirement participer à la remise des prix organisée chaque année.

Lors de cette remise des prix, il sera offert aux Champions de France Cadets, Moto 3, Supersport, Superbike et Side-Cars une prime de 1500 €.

Une prime de 750 € sera offerte au vainqueur du classement junior du Trophée PIRELLI.

ART. 20 - RESPONSABILITES

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.

ART. 21 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer fournis par la F.F.M. ou les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Il sera attribué aux teams inscrits à l'année les laissez-passer permanents suivants :

- 1 Team Manager

Pour chaque machine engagée :

- 1 pilote (2 pour les side cars)
- 4 assistants

Ces laissez passer comportant une photo ne peuvent être utilisés que par leur titulaire.

Au cas où un ou plusieurs assistants viendraient à changer dans un team, il leur serait attribué un laissez-passe occasionnel en échange des laissez passer des personnes qu'ils remplacent. Ce bracelet sera attaché directement au poignet de la personne concernée.

Tout badge oublié ou égaré sera remplacé au prix de 10 €.

Les laissez-passer permanents team ne peuvent être utilisés que par une seule personne sur la manifestation.

Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, et l'exclusion de son porteur, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le titulaire, le pilote ou le responsable du team à qui ils ont été délivrés.

ART.22 - REGLEMENT TECHNIQUE DES CHAMPIONNATS DE FRANCE SUPERBIKE

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Dans le règlement il est entendu qu'une pièce d'origine est la pièce montée d'origine sur la machine homologuée (ex une roue modèle 2008 doit être sur une machine année modèle 2008).

A l'occasion des vérifications techniques, la partie basse du carénage devra être présentée déposée, pour les motocycles munis d'un moteur 4 Temps.

Tous les carter moteurs contenant de l'huile et pouvant entrer en contact avec la piste lors d'une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite de type carbone ou kevlar. Celui-ci en plus d'être collé devra être assuré par deux fils de fer de sécurité.

La F.F.M. se garde la possibilité de racheter une pièce au prix catalogue et de garder cette pièce à l'issue du contrôle.

Un carnet de suivi technique sera remis avec les confirmations d'engagement annuelles. Il devra être rempli par le pilote et apporté aux contrôles techniques de chaque épreuve.

ART.22.1 - Contrôle du bruit

Le niveau sonore sera de 102 db maximum aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

En cas de dépassement de ce niveau aux essais, la machine sera déclassée de la séance et devra être remise en conformité avant de continuer l'épreuve.

En cas de dépassement de ce niveau à l'issue de la ou des courses, la machine sera déclassée.

ART.22.2 - Numéros de course

Les numéros des participants au Championnat de France Superbike sont attribués par la F.F.M., en collaboration avec les Clubs organisateurs.

Ceux-ci ne peuvent en aucun cas être modifiés, ni par un Club organisateur, ni par le pilote.

ART.22.3 - Plaques de numéros

Les machines devront être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm
Largeur minimale : 80 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

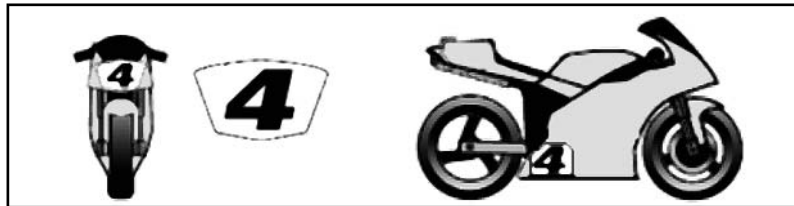
Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Hauteur minimale : 120 mm
Largeur minimale : 60 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

Pour les side-cars, les numéros doivent être visibles quelle que soit la position du passager. Le numéro à l'avant doit être situé au milieu de la carène, en hauteur et en largeur.

Pour la catégorie Moto 3, les machines devront être équipées de plaques :

Moto 3 plaques blanches mates, numéros noirs mats
Minimes Cadets plaques noires mates, numéros blancs
Pré Moto 3 plaques bleues mates, numéros blancs
Challenge de l'Avenir plaques jaunes, numéros noirs mats



Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

ART.22.4 - Lest

L'emploi de lest est autorisé pour rester au-dessus de la limite de poids minimum. Cet emploi de lest doit être déclaré au Commissaire Technique lors des vérifications préliminaires.

Le lest doit être constitué d'un métal rigide, attaché fermement et de façon sécurisée, soit par un système intermédiaire de fixation, soit directement sur le cadre principal ou sur le moteur avec un minimum de deux écrous en acier (d'un diamètre min. de 8 mm, d'une qualité de 8,8 degrés ou plus).

Le carburant dans le réservoir peut être considéré comme du lest.

ART.23 - SPECIFICATIONS POUR LES MACHINES MOTO 3, PRE MOTO 3, 125 et SIDE CARS

Moto 3 : Les motos des pilotes âgés de 13 à 14 ans devront obligatoirement être bridées à 40 CV maxi, voir article 12 du Règlement technique du Challenge de l'Avenir.

Pré Moto 3 : Moteur Honda 250 CRF 4 Temps stock

125 cc : Les catégories 125cc devront être conformes aux règlements édictés par la F.I.M. et aux règles générales des contrôles techniques pour l'année 2013 à l'exception des règles spécifiques au Championnat de France définies dans le présent règlement.

Poids minimum des machines 125cc

Les contrôles de poids s'effectueront avec le coureur assis sur le motorcycle et portant tous ses vêtements de protection. Le poids minimum pilote/motocycle ne devra à aucun moment être inférieur à 136 kg.

Les machines seront pesées dans les conditions dans lesquelles le motorcycle a terminé la course ou la séance d'essais (avec le réservoir), rien ne peut être ajouté à la machine, ni eau, ni huile, ni essence ni changement de roue.

ART.23.2 - Side-cars

Les catégories side-cars devront être conformes règles générales pour les contrôles techniques, "spécification complémentaires pour les side-cars" pour l'année 2013 à l'exception des règles spécifiques au Championnat de France définies dans le présent règlement.

ART.23.3 - Boite à air

Il n'y a pas de restrictions aux dimensions de l'admission de la boîte à air.

Une boîte à air doit être utilisée. La boîte à air doit fermer entièrement le conduit d'air. Les cornets d'admission, les carburateurs ou les corps d'admission peuvent être entièrement placés dans la boîte à air. Les tuyaux de drainage ou de reniflards doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

La boîte à air doit être fabriquée de telle manière à empêcher l'huile déversée dans la boîte à air de couler sur la piste. Ce récipient d'huile doit pouvoir contenir un minimum de 1000 cc d'huile. La boîte à air doit être scellée pour empêcher toute fuite d'huile ou de carburant.

Tous les conduits d'air dans la boîte à air doivent être au-dessus de la partie inférieure des cornets d'admission.

ART.23.4 - Moteur

1. Maximum 4 cylindres
2. Moteurs de motocycles produits en série uniquement basés sur une homologation Stocksport. Les modifications suivantes peuvent être apportées.
3. Le carter et les cylindres d'origine peuvent être modifiés, mais l'alésage (cote réparation admise) et la course doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.
4. Le vilebrequin et le volant doivent être d'origine. Le polissage et l'équilibrage sont autorisés. La soudure n'est pas autorisée. Le poids minimum ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.
5. Les bielles peuvent être modifiées ou remplacées. Leur longueur doit rester comme d'origine. Leur matériau doit être de même alliage que celui homologué. Le poids minimum d'une bielle modifiée ou remplacée ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.
6. Les pistons, les segments et les axes de pistons peuvent être modifiés ou remplacés, mais l'alésage (cote réparation admise) doit rester tel qu'homologué.
7. La culasse d'origine peut être modifiée. La soudure est autorisée en cas de réparations uniquement (cela signifie qu'il n'est pas autorisé d'avoir chaque chambre de combustion "soudée" de la même manière). Le nombre d'entrées et sorties d'air, de soupapes et le diamètre des soupapes doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.
8. Les soupapes, les ressorts de soupapes et les coupelles de ressorts de soupapes peuvent être modifiés ou remplacés, mais le matériau des soupapes et des ressorts de soupapes doit rester comme d'origine.
9. Les carburateurs peuvent être modifiés ou remplacés. Le système d'injection de carburant est libre et peut être remplacé par des carburateurs.
10. Les arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.
11. La méthode de transmission de l'arbre à cames doit rester telle que produite à l'origine par le constructeur.
12. Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.
13. Le système d'allumage et le boîtier de contrôle d'allumage sont libres.
14. Les rapports de vitesses sont libres. Le nombre maximum de vitesses doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.
15. Le type d'embrayage doit rester tel que produit à l'origine par le constructeur. Les ressorts et les disques d'embrayage peuvent être modifiés ou remplacés. Les systèmes mécaniques contrôlant le patinage de l'embrayage (anti dribbling) sont autorisés. Aucun support électrique ou électronique n'est autorisé.
16. L'alternateur peut être ôté.
17. Le démarreur électrique doit rester en place et fonctionner. Le moteur doit démarrer sur la grille de départ au moyen du démarreur électrique pour le warm up avant le départ de la course.
18. L'utilisation de matériaux "exotiques" tels que céramiques, métal matrix (aluminium, béryllium) n'est pas autorisée.
19. Le système de lubrification d'huile est libre.
20. **Il est recommandé que les machines soient équipées avec une lumière rouge sur le tableau de bord. Cette lumière doit s'éclairer en cas de chute de la pression d'huile.**

ART.24 - SPECIFICATIONS POUR LES MACHINES 600 SUPERSPORT France et 1000 SUPERBIKE France

ART 24.1 - Définition

Le motorcycle doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu normalement dans le commerce en France.

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. 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 VGA ou VGE ne sont pas autorisés à participer aux Championnats de France.

Les pilotes (ou le team) 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.

ART 24.2 - Minimum de fabrication - Homologation

Les machines devront avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent. Cette homologation est valable cinq ans. Elles devront avoir été commercialisées à 100 exemplaires minimums en France.

(50 exemplaires pour les importateurs commercialisant moins de 5000 machines annuellement)

Un dossier d'homologation devra être constitué par le constructeur ou l'importateur.

Pour les versions non bridées, les constructeurs ou importateurs devront fournir à la CNV. des pièces témoins référencées, correspondant à la version d'un modèle disponible dans un pays de l'U.E.

L'importateur ou le constructeur sollicitant l'homologation devra s'engager à mettre à tout moment une machine à disposition afin de contrôle, soit à son siège soit chez un revendeur. Faute de satisfaire à cet engagement l'homologation de la machine concernée serait suspendue.

Lorsqu'un modèle homologué fera l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

La F.F.M. sera seule juge pour apprécier le bien-fondé de cette demande d'extension.

Après cinq années, la F.F.M. pourra décider en fonction du potentiel des machines en course de prolonger cette homologation.

Seules seront admises, les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M.

Les machines bénéficiant d'une homologation Promosport en cours de validité seront admises à disputer les épreuves du Championnat de France.

ART 24.3 - Caractéristiques générales

Les machines doivent être conformes à leur notice descriptive des Mines ou du certificat de conformité U.E. et à la fiche d'homologation et d'identification de la CNV.

Les cotes moteur (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne pourront être modifiées, à l'exception des cotes réparations prévues pour l'alésage par le constructeur, sous réserve que la cylindrée alors obtenue ne dépasse pas la limite de cylindrée de la classe de référence.

Pour toutes les pièces où il est stipulé "Aucune modification n'est autorisée" ou "d'origine..." sauf indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification ne sera tolérée, la pièce devra être dans son état d'origine et ne devra avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

ART 24.4 - Prix des machines

- Classe SUPERSPORT maximum de 15000 € T.T.C., prix catalogue.

- Classe SUPERBIKE maximum de 25000 € T.T.C., prix catalogue.

ART.25.1 - Poids minimum

Lors de l'inspection finale et à tout moment de la manifestation, le poids total de la machine doit être au-dessus ou égal au poids à vide (ou à sec) :

- 158kg pour les SUPERSPORT

- 170kg pour les SUPERBIKE

Les machines seront pesées dans les conditions dans lesquelles le motocycle a terminé la course ou la séance d'essais, rien ne peut être ajouté à la machine, ni eau, ni huile, ni essence ou pneus. Aucune tolérance n'est admise.

Une machine pourra être pesée à tout moment de la manifestation, le pilote ne pourra s'y opposer sous peine de disqualification.

ART.25.2 - Carburant

Tous les moteurs doivent être alimentés par du carburant sans plomb conformément aux prescriptions de l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

ART.25.3 - Cadre et partie arrière

Le cadre doit être d'origine, produit par le constructeur pour la machine homologuée. Les cotés du cadre peuvent être recouverts par une pièce de protection fabriquée en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du cadre.

Rien ne peut être ajouté par soudage ou enlevé par usinage du cadre.

Tous les motocycles doivent porter un numéro d'identification du constructeur sur le cadre (numéro de châssis).

Les supports et plaques support moteur doivent rester d'origine de la machine homologuée.

La partie arrière du cadre peut être remplacée mais celle-ci devra présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute l'avis du responsable technique sera prépondérant. Elle ne pourra être en matériau composite, sauf si la moto homologuée en était équipée.

ART.25.4 - Fourches avant

La structure des fourches (axes, fourreaux, pontets, bras, etc.) doit rester celle produite d'origine par le constructeur pour la machine homologuée.

Les pièces internes standard d'origine des fourches peuvent être modifiées : Rondelles, pistons hydrauliques, canalisation d'huile, ressorts, colliers.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou changés pour ajouter des ajusteurs de compression.

Les joints anti-poussière peuvent être modifiés, changés ou retirés si la fourche est entièrement protégée de la poussière.

Tout type et quantité d'huile peuvent être utilisés dans la fourche.

La hauteur et la position de la fourche par rapport au TE est libre.

Les TES de fourches, platines supérieure et inférieure ainsi que tout pontet de liaison doivent rester d'origine de la machine homologuée.

L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire.

L'amortisseur de direction ne peut agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

ART.25.5 - Bras de suspension arrière (bras oscillant)

Chaque partie du bras de suspension arrière doit rester d'origine de la machine homologuée (y compris l'articulation du bras de suspension arrière et le système de tension de chaîne arrière).

Des emplacements de supports de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés au bras de suspension par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir le bord arrondi visible de tous les côtés.

Les vis de fixation doivent être renforcées. Les supports de béquilles arrière de type endurance sont interdits. Le support d'étrier arrière peut être fixé sur le bras oscillant, mais il doit être maintenu par les mêmes points de fixation que la machine homologuée. La modification de ces pièces et l'ajout d'un filetage pour fixer l'emplacement du support d'étrier au bras sont autorisés.

Pour des raisons de sécurité, il est obligatoire d'utiliser un garde chaîne réalisé en matière plastique rigide de 5 mm d'épaisseur minimum fixé solidement de manière à empêcher que la jambe, le pied du coureur ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

ART.25.6 - Amortisseurs arrière

Le ou les amortisseur(s) arrière peu(ven)t être modifié(s) ou remplacé(s), mais les fixations originelles au cadre et au bras oscillant doivent être utilisées et la limonerie de la suspension arrière doit rester d'origine de la machine homologuée.

Le ou les ressorts de suspension arrière peu(ven)t être changé(s).

ART.25.7 - Roues**- SUPERSPORT**

Les roues doivent rester d'origine de la machine homologuée.

La commande du compteur de vitesse peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

- SUPERBIKE

Les roues adaptables sont autorisées mais doivent répondre aux spécifications suivantes :

Le matériau est libre sauf carbone Le diamètre de la roue et la largeur de la jante doivent rester tels que d'origine pour la machine homologuée.

La commande du compteur de vitesse peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Si la roue arrière d'origine pour la machine homologuée comporte un système d'amortissement de transmission, la roue adaptable devra en comporter un.

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

ART.25.8 - Freins

Les disques de freins avant et arrière peuvent être changés mais doivent incorporer les étriers et les montages originaux. Cependant, le diamètre extérieur, le système de ventilation doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée. Les disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés. Les supports des disques de freins peuvent être changés, mais doivent garder le même décalage. Les disques de freins de remplacement doivent être en matériaux ferreux.

Les étriers des freins avant ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester d'origine pour la machine homologuée. Les étriers de frein arrière doivent rester tel qu'à l'origine, mais un aménagement est autorisé afin qu'ils puissent rester en place afin de faciliter le changement de roue, le responsable technique restera seul juge de cet aménagement.

Le maître-cylindre avant peut être changé (sauf supersport). Le maître-cylindre arrière doit rester celui d'origine pour la machine homologuée.

Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées. Le réservoir de liquide de freins peut être remplacé ou repositionné. Des connecteurs rapides peuvent être utilisés. La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de la fourche inférieure (triple bride inférieure). Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées pour un type de changement rapide.

Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas autorisés.

ART.25.9 - Pneus

Le nombre de pneus "secs" est limité pour l'ensemble des essais qualificatifs et les courses, des étiquettes seront fournies et devront être apposées sur le côté droit du pneu. Après remise des autocollants, les équipes seront responsables de ne pas les égarer et de leur utilisation.

Les étiquettes seront disponibles uniquement le vendredi de 8 heures à 12 heures 30 et de 14 heures à 20 heures au lieu qui sera indiqué sur le panneau d'affichage du circuit.

Les étiquettes devront être retirées uniquement par le team manager sur présentation de son badge.

Lors des essais qualificatifs, ou de la course si les pneus ne sont pas marqués la machine se verra refuser l'accès à la piste.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne pourra être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit. Dans ce cas le pneumatique incriminé sera déposé au contrôle technique, une étiquette de substitution sera apposée par un commissaire technique. Un passage par la voie des stands sera infligé au pilote qui recevra une étiquette supplémentaire. Tous les cas non prévus seront tranchés par le Jury.

Les pneus PLUIE, non marqués par une étiquette, ne peuvent être utilisés qu'après que la course ou la séance d'essais ou la Superpole ait été déclarée "WET" par la Direction de Course. Si la piste sèche durant une séance d'essais celle-ci sera alors déclarée dry et les pneus étiquetés devront être utilisés.

Toutes fraudes concernant les étiquettes et/ou le marquage des pneus, que ce soit par falsification ou par échange, ou tout autre moyen verra ses auteurs sanctionnés pour la course de référence, la sanction sera de 450 € par infraction relevée et pourra aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve du pilote ou du team concerné. Le pilote ou le Team pourra être exclu du Championnat de France Superbike par les instances disciplinaires compétentes.

En cas d'exclusion, sur une épreuve ou sur la totalité du Championnat, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

Montage

- Le pneu doit être monté sur la jante appropriée.
- La jante ne doit pas être déformée ou endommagée.

ART.25.10 - Caractéristiques et quota de Pneus**SUPERSPORT**

Pneus pluie autorisés.

Pneus sculptés dot ou ETRTO. L'indice de vitesse correspondant à l'homologation de la machine.

Le re taillage des pneus est interdit.

La règle concernant la limitation du nombre de pneumatiques est celle de l'article 25.9, le nombre de pneus est limité à 6.

SUPERBIKE

Le type de pneumatique est libre.

La règle concernant la limitation du nombre de pneumatiques est similaire à celle de l'article 25.9, le nombre de pneus est limité à 6.

ART.25.11 - Repose-pieds, commandes au pied

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine.

Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou de façon rabattable et dans ce cas un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale doit être prévu.

L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm.

Les repose-pieds en acier non rabattables doivent se terminer par un embout en plastique, téflon ou autre matériau équivalent fixe en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm

ART.25.12 - Guidons et commandes manuelles

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

Les leviers de frein et d'embrayage peuvent être remplacés par un accessoire.

Le levier de frein **pourra être remplacé par un modèle comportant un système de rattrapage de jeu extérieur.**

La commande d'accélérateur est libre mais si le système d'origine comporte deux câbles, le système de remplacement devra également être commandé par deux câbles.

L'interrupteur du démarreur et le coupe contact doivent être placés sur le guidon, un seul bouton de couleur rouge (**coupe contact**) est autorisé.

ART.25.13 - Carénage

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires de formes et d'aspect identiques à l'origine. Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériau en fibres de carbone ou composite de carbone est interdite.

La bulle peut être remplacée par un contertype transparent. Une modification de la hauteur de la bulle de +/- 15 mm est autorisée.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage si elles n'en sont pas équipées d'origine. Dans ce cas, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peut être remplacé. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et le cadre ou la boîte à air peuvent être changés mais ils doivent conserver le profil et la section d'origine de la machine homologuée.

Les grilles de protection originellement installées dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées. Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).

Le carénage inférieur doit comporter un maximum de deux trous de 25 mm, ces trous doivent rester obstrués en conditions de course piste sèche et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations (wet ou dry) du directeur de course.

Le garde boue avant peut être remplacé par un garde boue accessoire de forme et de dimension identiques à celui d'origine et peut être espacé vers le haut afin de laisser de la place pour le pneu.

Le garde boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces originales.

La protection de chaîne peut être retirée.

Tous les bords exposés doivent être arrondis.

ART.25.14 - Faisceaux électriques

Le(s) faisceau(x) de câbles peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s). Des faisceaux supplémentaires peuvent être ajoutés.

La coupure des faisceaux de câbles est autorisée.

ART.25.15 - Batterie

La batterie doit conserver les dimensions et les caractéristiques d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation. Les batteries lithium sont interdites sauf si elles sont d'origine.

ART.25.16 - Radiateurs

Le radiateur d'eau peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée, uniquement s'il peut être fixé à l'endroit standard et qu'il n'exige aucune modification du cadre principal.

Cependant l'apparence de l'avant et de l'arrière ainsi que le profil de la machine doivent être conformes à la forme du modèle homologué.

Le radiateur d'huile si la machine en est équipée doit rester tel que l'origine. Des radiateurs d'huile supplémentaires ne sont pas autorisés.

Les tuyaux de radiateurs reliés au moteur peuvent être changés.

Le ventilateur peut être retiré.

ART.25.17 - Boîte à air

Aucune modification n'est autorisée, mais les tuyaux de drainage ou de reniflard doivent être obstrués.

Le filtre à air peut être remplacé ou modifié.

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté tel qu'à l'origine et se décharger dans la boîte à air.

ART.25.18 - Système d'injection de carburant

Aucune modification n'est autorisée pour le système d'injection.

Les injecteurs, les pavillons venturi, la pompe à essence et le régulateur de pression (ainsi que celle-ci) doivent être d'origine de la machine homologuée.

L'électronique de gestion du système d'injection est libre.

ART.25.19 - Carburateurs

Aucune modification n'est autorisée.

Seuls les gicleurs boisseau ressort de boisseau aiguilles sont libres.

ART.25.20 - Alimentation en carburant

Les conduites d'essence peuvent être remplacées, mais le robinet d'essence doit rester d'origine de la machine homologuée.

Des connecteurs rapides peuvent être utilisés.

Les conduites de mise à l'air peuvent être remplacées.

Des filtres à carburant peuvent être rajoutés.

ART.25.21 - Culasse

Aucune modification n'est autorisée.

Aucun matériau ne peut être ajouté ou enlevé à la culasse.

Le joint de culasse peut être changé.

Les sièges, les soupapes, les guides, les ressorts et coupelles doivent être d'origine de la machine homologuée.

Des rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.
La rectification des sièges de soupapes ainsi que le rodage sont autorisés pour autant que l'angle des sièges de soupapes soit le même que l'origine.

ART.25.22 - Arbre à cames

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement etc...).

ART.25.23 - Pignon d'arbre à cames

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés afin de permettre un décalage de la distribution.

ART.25.24 - Vilebrequin

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement, l'équilibrage etc...).

ART.25.25 - Pompes à huile et à eau et durites d'huile et d'eau

Aucune modification des pompes n'est autorisée.

Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matrices ou filetés.

ART.25.26 - Bielles : Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.27 - Pistons : Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.28 - Segments : Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.29 - Axes de pistons et clips : Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.30 - Cylindres : Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.31 - Carters moteurs et tous carters annexes

Seuls les carters annexes peuvent être modifiés sans aucun changement à la position et aux dimensions des éléments internes.

Des protections latérales, épousant la forme et renforçant les carters latéraux qui peuvent entrer en contact direct avec la piste en cas de chute, doivent obligatoirement être installées. Hormis ces dispositions l'ensemble des carters doit rester strictement d'origine.

ART.25.32 - Boite de vitesse

Aucune modification n'est autorisée.

Des adjonctions au mécanisme sélecteur, tels que des systèmes de changement de vitesse rapide sont autorisés.

ART.25.33 - Transmission : Libre, mais du même type que le modèle homologué.

ART.25.34 - Embrayage

Le remplacement de l'embrayage d'origine par un embrayage avec système anti-dribble mécanique est autorisé. Celui-ci devra être vendu normalement dans le commerce et figurer à un catalogue d'un distributeur. La commande d'embrayage, à câble ou hydraulique, doit rester telle que le modèle d'origine homologué.

Le nombre de disque garni et lisse doit rester conforme à l'origine du modèle homologué.

Le maître cylindre d'embrayage peut être changé.

ART.25.35 - Allumage boîtier de contrôle (ECU)

Le boîtier de contrôle d'allumage (ECU) doit être :

- Soit tel qu'homologué, et le logiciel interne peut être changé.
- Soit un modèle de kit ECU peut être utilisé.

En plus des options a) ou b) mentionnées ci-dessus, les modules externes d'allumage et/ou d'injection peuvent être ajoutés à la production standard ECU

L'unité centrale ECU peut être déplacée.

ART.25.36 - Capteurs

Les capteurs de gestion des paramètres moteur doivent rester en nombre tels que sur le modèle homologué.

Des capteurs permettant l'acquisition de données peuvent être ajoutés.

ART.25.37 - Générateur alternateur démarreur

Aucune modification n'est autorisée.

Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité.

L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.

Le générateur/alternateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

ART.26 - Système d'échappement

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

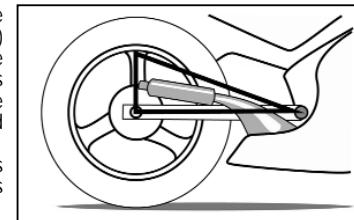
L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée avec par le constructeur et inversement.

Les machines dotées d'un échappement "bas" (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe de repose pieds, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-contre).

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

La limite de bruit est de 102 db, à tout moment de la manifestation, aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.



ART.26.1 - Les éléments suivants peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée :

- Tout lubrifiant liquide de frein et de suspension,
- Tout type de bougies,
- Tout type de valves,
- Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées changées ou ajoutées,
- Tous les joints à l'exception du joint d'embase des cylindres,
- Finitions de peinture et stickers des surfaces peintes.

ART.26.2 - Les éléments suivants peuvent être enlevés :

- Tableau de bord,
- Ventilateur du radiateur et ses fils d'alimentation,
- Le garde chaîne pour autant qu'il ne soit pas incorporé dans le garde boue,
- Boulons des accessoires de la partie arrière du cadre,
- Systèmes de dépollution.

ART.26.3 - Les éléments suivants doivent être retirés :

- Phares avant et arrière, indicateurs de directions,
- Rétroviseurs,
- Avertisseur,
- Plaque d'immatriculation,
- Boîte à outils,
- Crochet pour le casque et les bagages,
- Repose pieds passagers,
- Poignées de maintien du passager,
- Les barres de protection les béquilles centrales et latérales.

ART.26.4 - Les éléments suivants doivent être modifiés :

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de marche se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou du demi-guidon et pouvant arrêter le moteur en marche.

Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.

Lorsqu'une coupure de circuit n'est pas installée d'origine par le fabricant, les pompes à essence électriques doivent être connectées à un coupe circuit qui sera actionné automatiquement dès que la moto s'arrête et se couche. Ce coupe circuit doit désactiver la pompe à essence et le système d'allumage en l'espace de deux secondes. La mise hors circuit de la pompe à essence et du système d'allumage peut être contrôlée sur instruction des officiels.

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air.

ART.26.5 - Acquisition de données

L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite (cf. article 11 des règles générales pour les épreuves de vitesse).

ART.27 - SPECIFICATIONS POUR LES MACHINES de la catégorie PIRELLI 600

Les machines de la catégorie PIRELLI 600 doivent correspondre strictement à la réglementation Promosport y compris la procédure d'homologation, sauf en ce qui concerne les articles ci-dessous.

ART.27.1 - Caractéristiques et quota de Pneus

Seront seuls autorisés les pneus de marque PIRELLI tels que définis ci-dessous :

Pneus pour piste sèche

| IP code | Dimension | Désignation | Prix Pilote HT | Prix Pilote HT TTC |
|---------|--------------|--------------------------|----------------|--------------------|
| 2303500 | 120/70 ZR 17 | DIABLO SUPERCORSA V2 SC1 | 129,60 € | 155,00 € |
| 2304200 | 180/60 ZR 17 | DIABLO SUPERCORSA V2 SC2 | 175,59 € | 210,00 € |

Pneus pluie

| IP code | Dimension | Désignation | Prix Pilote HT | Prix Pilote HT TTC |
|---------|-------------|-------------------|----------------|--------------------|
| 2243800 | 120/70 R 17 | DIABLO RAIN SCR 1 | 129,60 € | 155,00 € |

Ces pneumatiques seront disponibles sur les circuits à la structure Pirelli.

Les pneumatiques utilisés lors des essais qualificatifs et de la course devront être obligatoirement perçus auprès de la structure Pirelli qui apposera les étiquettes FFM que devront fournir les pilotes.

Les étiquettes seront disponibles uniquement vendredi de 8 heures à 12 heures 30 et de 14 heures à 20 heures au lieu qui sera indiqué sur le panneau d'affichage du circuit.

Les étiquettes devront être retirées uniquement par le team manager sur présentation de son badge.

Les pneumatiques achetés au camion permettent de profiter d'une gratuité totale du service de montage-démontage équilibrage, ainsi qu'une meilleure gestion de votre stock, la certitude de disposer de produits similaires et d'éviter l'immobilisation financière.

Pour les pilotes bénéficiant du soutien d'un magasin, le responsable de ce magasin devra contacter Mr Pascal SERRA (06.77.04.98.83 ou 01.49.89.78.45).

Le retaillage des pneus est interdit. La règle concernant la limitation du nombre de pneumatiques est celle de l'article 25.9, le nombre de pneus est limité à 6.

ART.27.2 - Roues

Les roues doivent rester d'origine de la machine homologuée.

La commande du compteur de vitesse peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

ART.27.3 - Système d'échappement / niveau sonore

Conformément à l'article 26 du présent règlement.

ART.27.4 - Réglage d'injection

Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour régler le mélange de carburant peut être installée. Ce dispositif doit uniquement être intercalé entre la commande d'injecteurs et les injecteurs, il ne peut avoir d'autres fonctions que l'optimisation de la carburation. Il devra être approuvé par la CNV (cf. règles générales pour les contrôles techniques art 18).

ART.27.5 - Acquisition de données

L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite (cf. article 11 des règles générales pour les épreuves de vitesse).

HORAIRES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE SUPERBIKE

Horaires prévisionnels

SAMEDI et DIMANCHE (matin)**Heure de départ des essais**

| | | |
|---------|---------|---|
| 8 h 30 | 9 h 10 | Séance essais chronométrés PIRELLI 600 cc |
| 9 h 20 | 10 h 00 | Séance essais chronométrés Supersport |
| 10 h 05 | 10 h 45 | Séance essais chronométrés Moto 3 |
| 10 h 55 | 11 h 35 | Séance essais chronométrés Superbike |
| 11 h 40 | 12 h 10 | Séance essais chronométrés EUROPEAN BIKE |
| 12 h 15 | 12 h 45 | Séance essais chronométrés Side Car |

SAMEDI et DIMANCHE (après-midi)**Heure de départ des courses**

| | |
|---------|----------------------|
| 14 h 00 | Course PIRELLI 600 |
| 14 h 45 | Course Supersport |
| 15 h 30 | Course Moto 3 |
| 16 h 15 | Course Superbike |
| 17 h 00 | Course EUROPEAN BIKE |
| 17 h 40 | Course Side Car |

CHALLENGE DE L'AVENIR 2013**ARTICLE 1 - LE CHALLENGE DE L'AVENIR**

Le Challenge de l'Avenir est organisé par la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) dans le cadre de l'une de ses missions de service public, à savoir notamment permettre l'accès au sport de haut niveau au plus grand nombre. Il est intégré à la filière vitesse.

Il a pour objectif de permettre à de jeunes pilotes d'accéder à la compétition de haut niveau dans les meilleures conditions. Le Challenge de l'Avenir se déroulera dans le cadre du Championnat de France Moto 3 Superbike 2013.

Le règlement sportif et technique sera donc celui du Championnat de France Moto 3 Superbike, sauf en ce qui concerne les points détaillés dans le présent règlement.

ARTICLE 2 - PARTICIPANTS

Les participants devront être âgés d'au moins 13 ans lors de la première épreuve à laquelle ils prendront part.

La FFM se réserve le droit de refuser une candidature qui serait contraire à l'esprit du Challenge de l'Avenir.

ARTICLE 3 - CONDITIONS DE PARTICIPATION

Toute personne autorisée à participer au Championnat de France Moto 3 Superbike pourra faire acte de candidature au Challenge de l'Avenir 2013 dans les conditions fixées par le présent règlement.

Les pilotes ayant participé au Challenge de l'Avenir 2012 peuvent, avec l'accord de la FFM, se réinscrire en 2013.

ARTICLE 4 - DOTATION

Les pilote inscrits au Challenge de l'Avenir se verront remettre un pack composé de :

- dotation produits,
- casque X lite,
- 1 train de pneus Dunlop,
- 1 lot de vêtements FFM.

Des prix préférentiels seront proposés pour une liste de matériel hors dotation (casque supplémentaire, etc...).

Dans le cas où un pilote engagé au challenge de l'avenir interrompait sa participation à celui-ci il pourra lui être demandé de rembourser tout ou partie de la valeur de la Dotation.

Les pneumatiques utilisés devront être obligatoirement de marque DUNLOP.

ARTICLE 5 - EPREUVES ET ENTRAINEMENTS

Un stage de pilotage organisé par la FFM et encadré par un moniteur breveté d'Etat sera proposé aux pilotes du Challenge de l'Avenir sur circuit avant la première course du Championnat de France Superbike.

Ce stage constituera un entraînement préparatoire au championnat de France Superbike Moto 3 et un apprentissage technique pour le team avec un encadrement médical.

Les épreuves seront celles inscrites au calendrier du Championnat de France Moto 3 Superbike 2013. Les inscriptions à chacune de ces épreuves seront à l'initiative et à la charge du pilote.

ARTICLE 6 - FRAIS

Les déplacements, les hébergements, les frais de moto, de location de pistes, et généralement tout ce qui n'est pas clairement pris en charge ou fourni par la Fédération dans le cadre du présent règlement est à la charge du pilote et de sa famille.

ARTICLE 7 - ENCADREMENT SPORTIF

L'encadrement sportif sera assuré par les éducateurs proposés par le CIP à la FFM. Sur chacune des épreuves, l'entraîneur sera présent le vendredi et pour toute la durée de la manifestation.

Afin de permettre un meilleur suivi technique et pédagogique, un espace "Filière Vitesse France" est mis en place sur l'ensemble du Championnat de France Superbike pour accueillir l'ensemble des pilotes du Challenge de l'Avenir.

Les briefings se dérouleront dans cet espace "Filière Vitesse France". Seuls les pilotes engagés au Challenge de l'Avenir seront autorisés à assister aux briefings à l'exclusion de toute autre personne (parents, mécaniciens...).

Un premier briefing se fera avant la première séance d'essais : travail sur le plan du circuit, conseils personnalisés de pilotage.

Après chaque roulage, un débriefing aura lieu. Les briefings et débriefings sont obligatoires. Les horaires des briefings et débriefings seront affichés à l'espace "Filière Vitesse France". Tout pilote qui arrivera en retard au briefing, ne sera pas admis à ce briefing et devra se présenter au briefing suivant.

ARTICLE 8 - ENCADREMENT TECHNIQUE

L'encadrement technique sera assuré par le CIP que la FFM a mandaté à cet effet.

Structure :

Le Challenge de l'Avenir 2013 bénéficiera de la présence d'un camion, aux couleurs de la FFM sur l'ensemble des épreuves. Ce véhicule permettra de transporter le matériel nécessaire à l'assistance offerte par la FFM aux pilotes du challenge de l'avenir et à abriter dans le paddock, en cas de besoin, les concurrents qui le souhaitent ainsi que leur matériel.

Support technique :

Lors de la première séance d'essais de pré-saison, un dossier technique sera remis. Ce dossier regroupera des informations techniques et des réglages conseillés pour chaque circuit du Championnat de France Superbike, ainsi que les préconisations générales de maintenance des Moto3 du Challenge de l'Avenir.

L'accompagnement technique au cours des entraînements du Challenge de l'Avenir et des épreuves du Championnat de France Superbike sera assuré par un technicien et un mécanicien mis à disposition par le CIP. Le technicien assurera un support pour la gestion électronique des moteurs de tous les pilotes du Challenge de l'Avenir, et une assistance pour l'analyse des données de télémétrie enregistrées par chacun des pilotes ayant leur machine équipée. Le mécanicien apportera un support pour les réglages mécaniques ainsi que les opérations et le suivi de maintenance ou de réparation si nécessaire.

Avant chaque roulage, des réglages conseillés réactualisés seront disponibles auprès du responsable technique du Challenge.

Après chaque séance d'essais, le responsable technique passera auprès de l'encadrement technique de chacun des pilotes afin de les conseiller et de faire évoluer les réglages de la moto.

Dans le cadre de sa mission, au cours des épreuves du Championnat de France Superbike, le CIP mettra à disposition des pilotes du Challenge de l'Avenir, des moteurs Moto3 de remplacement, en cas de besoin. Ces moteurs de dépannage seront loués selon une grille tarifaire communiquée en début de saison 2013 à l'ensemble des participants du Challenge de l'avenir.

De plus, le CIP proposera un service de maintenance des moteurs des pilotes du Challenge de l'Avenir, en dehors des week-ends de course, avec notamment des opérations forfaitaires définies selon une grille tarifaire préférentielle, communiquée en début de saison 2013 à l'ensemble des participants du Challenge de l'avenir.

ARTICLE 9 - ASPECT VISUEL ET CHARTE GRAPHIQUE

Les machines devront arborer les logos des partenaires du Challenge de l'avenir, une charte graphique (voir annexe) devra être strictement observée. Tout manquement sera sanctionné par l'exclusion du Challenge de l'avenir.

Les stickers et logo à coudre seront fournis par la FFM après acceptation de l'engagement du pilote.

ARTICLE 10 - PRIX ET PRIMES**SELECTIONS EN EQUIPE DE FRANCE VITESSE ESPOIR :**

Les pilotes du Challenge de l'Avenir Moto 3, âgés d'au moins 14 ans, participeront aux sélections de l'équipe de France Espoir Moto3, à l'issue desquelles l'un d'eux se verra offrir une place en Équipe de France Vitesse Espoir Moto3 pour participer à des courses du Championnat Espagnol de Vitesse 2013. Le pilote sera sélectionné par la FFM.

Pour chacune des épreuves du Championnat de France Moto 3 Superbike, un train de pneumatiques DUNLOP est offert :

- au pilote du Challenge de l'Avenir ayant réalisé la meilleure place aux essais chronométrés,
- au pilote du Challenge de l'Avenir ayant fait le meilleur tour en course à condition qu'il n'ait pas bénéficié du train de pneus offert pour la meilleure place aux essais. Dans ce cas ce sera le 2ème meilleur tour qui bénéficiera de ces pneus.

- Sur chaque épreuve les primes AMV suivantes seront attribuées :

1er300 € 2ème200 € 3ème100 €

Ces primes seront cumulables avec les primes attribuées au classement scratch

ARTICLE 11 - CLASSEMENT

Le Challenge de l'Avenir fera l'objet d'un classement qui sera extrait du classement du Championnat de France Superbike Moto 3 scratch.

ARTICLE 12 - REGLEMENT TECHNIQUE SPECIFIQUE

Les motos du Challenge de l'Avenir Moto 3 doivent être des Moto 3 Honda NSF250R NX7, et devront rester tout au long de la saison entièrement d'origine.

Toutes les pièces d'usure ou de chute devront être remplacées par des pièces d'origine non modifiées. Aucune préparation moteur ou partie cycle n'est autorisée.

L'essence utilisée pour les entraînements et les courses devra obligatoirement être de l'essence Sans Plomb 98, fournie dans le commerce. Des contrôles seront effectués tout au long de la saison, pour vérifier le respect de cette règle.

Les seuls équipements libres seront :

- Les jantes,
- Les carénages, les selles, les garde-boues (en respectant les formes d'origine).
- Les accessoires ne modifiant pas les performances de la moto (ex. : capteur de télémétrie, chronomètre embarqué).

Les motos des pilotes du Challenge de l'Avenir, âgés de 13 à 14 ans devront être équipées de brides à l'admission validées par la FFM, afin de garantir une puissance inférieure à 40cv et respecter la réglementation en vigueur à ce sujet. La présence de ces éléments de bridage pourra être contrôlée à tout moment durant les weekends de course.

Le pilote doit obligatoirement utiliser les produits cités à l'article 4.

Article 12.2 : Toutes les modifications non autorisées à l'article précédent sont interdites.

Article 12.3 : Les motos et les décorations des motos devront être en parfait état visuel et en parfait état de sécurité aussi bien lors des séances privées que lors des séances officielles.

Article 12.4 : La charte graphique et les emplacements des partenaires devront être scrupuleusement respectés par les participants sous peine de sanctions. Les numéros de course devront être noir sur fond jaune et au format du règlement du championnat de France Superbike.

Article 12.5 : Les sponsors personnels sont autorisés dans la mesure où ils ne sont pas en concurrence avec les partenaires de la FFM dans le cadre du Challenge de l'Avenir. Des emplacements destinés à cet effet sur la combinaison et la moto seront définis en annexe.

Liste des partenaires et secteur d'exclusivité des partenaires du Challenge de l'Avenir :

| | |
|-------------------------|---|
| AMV | Assurance |
| France Equipement | Kits chaînes, distributeurs de pièces et accessoires moto |
| X-LITE | Casques |
| Dunlop | Pneumaticien |

Article 12.6 : Des démontages pour contrôler la conformité des machines pourront être effectués lors des épreuves par les commissaires techniques de la FFM et les organisateurs du Challenge de l'Avenir. Ces démontages se feront par tirage au sort ou par décision des organisateurs du Challenge de l'Avenir et seront effectués par le concurrent lui-même ou ses proches. Aucune indemnité ne sera versée pour ce démontage. Des contrôles d'essence pourront être réalisés tout au long de la saison du Challenge de l'Avenir par la FFM. La FFM pourra plomber les moteurs et pourra faire passer les motos au banc d'essais après les épreuves.

ARTICLE 13 - RESPECT DU REGLEMENT

L'inscription au Challenge de l'Avenir implique pour le pilote et son entourage le respect du règlement du championnat de France Superbike et d'une façon générale de l'ensemble de règlements édictés par la FFM et s'appliquant à ce type de compétition. Toute infraction à ces règlements sera de la compétence du jury FFM sur les épreuves et du Tribunal National Disciplinaire et d'Arbitrage après et en dehors des épreuves.

ARTICLE 14 - SANCTIONS

Pour non-respect du règlement du Challenge de l'Avenir, la FFM pourra exclure du classement Challenge de l'Avenir un concurrent pour une ou plusieurs épreuves, sans préjuger de sanctions sportives qui pourraient être infligées au pilote.

ARTICLE 15 - RECLAMATIONS

Les réclamations seront traitées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 16 - CONTRAT PILOTE

Les pilotes participant au Challenge de l'Avenir 2013 devront être libres de tout contrat ou engagement futur, afin de pouvoir poursuivre, le cas échéant, leur carrière au sein de la Filière Vitesse de la Fédération Française de Motocyclisme. Si un pilote est sous contrat avec un agent ou un Team, ce dernier devra s'engager à laisser le pilote poursuivre sans condition sa carrière au sein de la filière vitesse de la FFM en 2014.

CONTACTS**Fédération Française de Motocyclisme (FFM)**

74, avenue Parmentier - 75011 PARIS
Mme Dominique SAVART
Tél. : 01.49.23.77.07. - Fax : 01.47.00.08.37
e-mail : dsavart@ffmoto.com
Web : www.ffmoto.org

Centre International de Pilotage (CIP) :

Pôle Mécanique d'Ales - Vallon de Fontanes
30520 SAINT MARTIN DE VALGALGUES
Tél. : 04.66.24.44.06. - Fax : 04.66.24.76.93
e-mail : contact@cipmoto.com
Web : www.cipmoto.com

Site officiel du Championnat de France : www.fsbk.fr

COUPES DE FRANCE PROMOSPORT 2013

ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2013 : LES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

Un vainqueur sera désigné dans chacune des trois classes suivantes :

- **Classe 125cc Pré GP *** au dessus de 80cc et jusqu'à 125cc deux temps.
- **Classe 600cc** au dessus de 350 et jusqu'à 600cc (4 cylindres) et 675cc (3 cylindres), au prix maximum de **15.000 €** T.T.C., prix catalogue.**
- **Classe 1000cc** au dessus de 675 et jusqu'à 1000cc **3 et 4 cylindres et 1200cc bi-cylindre**, au prix maximum de 20.000 € T.T.C., prix catalogue.**

(*) *Pourront participer dans cette catégorie et feront l'objet d'un classement séparé les 80cc et les 125cc figurant sur la liste des machines homologuées par la FFM.*

(**) *Ces prix pourraient subir une évolution en cours d'année en fonction de la conjoncture.*

Le prix catalogue pris en compte, est le prix de la version homologuée par le Service des Mines avec les options catalogue du constructeur.

Pour les versions non bridées, le prix public "clé en main" y compris les pièces de débridage, ne devra pas excéder les sommes indiquées ci-dessus.

ARTICLE 2 - EPREUVES

Les points permettant d'établir les classements des PROMOSPORT FRANCE pourront être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs qui se dérouleront aux dates suivantes :

| | | |
|---------------------------|------------------|---------------------------|
| 23 et 24 mars | CAROLE | M.E.E |
| 06 et 07 avril | LEDENON | MC LEDENON |
| 11 et 12 mai | CROIX EN TERNOIS | ASM CROIX EN TERNOIS |
| 01 et 02 juin | NOGARO | A.S.M. ARMAGNAC BIGORRE |
| 29 et 30 juin | PAU ARNOS | MC PAU ARNOS |
| 20 et 21 juillet | LE MANS | ASM ACO |
| 04 et 05 août | MAGNY COURS | MC NEVERS et de La NIEVRE |
| 24 et 25 août | ALES | ALES PE |
| 07 et 08 septembre | LEDENON | MC LEDENON |

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Pourront disputer les épreuves des Coupes de France PROMOSPORT, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCA, **NJ3** ou LUE (exclusivement pour la catégorie PréGP), délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours.

Afin de faciliter l'accession aux plus jeunes pilotes aux Coupes de France Promosport 125 cc Pré GP, **80cc et 125cc**, la participation à ces deux catégories pourra se faire ponctuellement avec une licence une manifestation aux conditions suivantes :

- une autorisation parentale
- un certificat médical de non contre indication à la pratique du sport motocycliste en compétition daté de moins de 1 an,
- et une pièce d'identité.

Le pilote disputant une épreuve avec une licence une manifestation apparaîtra au classement de l'épreuve mais pas au classement cumulé. Il percevra les primes correspondantes. En revanche la dotation de pneumatiques Dunlop ira au premier licencié annuel suivant.

Les pilotes ne remplissant pas toutes ces conditions devront prendre contact avec le service Promosport avant l'épreuve, pour informations complémentaires au 01.49.23.77.25

3.1 - Ne peuvent participer aux épreuves Coupe de France PROMOSPORT (*)

a) Les coureurs ayant été titulaires d'une licence internationale annuelle dans une discipline C.N.V. dans les 10 années précédentes (sauf Dragsters)

b) les pilotes ayant terminé dans les cinq premiers des Championnats de France Open ou C.N.V. Superbike (Scratch) dans les 5 années précédentes.

c) les 3 premiers des **125 Pré-GP** et des 1000cc Promo des 5 années précédentes (*).

(*) *Le 2ème et 3ème des catégories 125 Pré-GP et 1000cc auront la possibilité d'effectuer une année supplémentaire dans cette catégorie, mais ne seront plus admis à l'issue de celle-ci pour une durée de 5 ans en Coupes de France Promosport à l'issue de la deuxième saison, quel que soit le nombre de courses effectuées et le résultat obtenu.*

3.2 - Ne peuvent participer dans leur classe 2012 ou dans une classe inférieure en cylindrée (*)

- a) le vainqueur de la Coupe de France Promosport 125 Pré GP,
- b) les trois premiers des Coupes de France Promosport 600cc,
- c) les vainqueurs des différentes Coupes de Marque ou Courses Annexes des cinq années précédentes, (ils pourront toutefois concourir en catégorie 1000cc.)

(*) *La Commission se réserve le droit d'étudier les cas particuliers relatifs à ces clauses.*

3.3 - Limitation d'accès en catégorie 1000cc

Les pilotes n'ayant jamais concouru en catégorie 1000 cc devront prouver leur expérience dans :

- d'autres cycles d'épreuves,
- une participation aux stages Promosport ou dans une Ecole labellisée spécialisée Vitesse avec avis favorable.

ARTICLE 4 - MACHINES

Les machines admises à disputer les Coupes de France PROMOSPORT devront être homologuées par la F.F.M.

ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2013 à **160 €** (dont 10 € de droit de transpondeur).

La formule PROMOSPORT a pour objectif de permettre aux pilotes amateurs et à ceux dont l'ambition est de faire carrière dans le sport motocycliste d'assouvir leur passion dans les meilleures conditions et d'y trouver le plaisir qu'ils en attendent. C'est pourquoi tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de participer à une séance qualificative et à deux courses minimum.

Afin de garantir ce format le nombre d'engagés pourra être limité, c'est pourquoi les priorités d'engagement seront les suivantes :

Les concurrents auront la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer par internet via le site : <http://www.engage-sports.com/>

Les coureurs devront adresser leur demande d'engagement à l'adresse suivante :

FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME
COUPES DE FRANCE PROMOSPORT
74 avenue Parmentier 75011 PARIS

Les priorités seront déterminées par la date de réception à la F.F.M des demandes d'engagements valides (dûment complétées et accompagnées du mode de règlement choisi).

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets les engagements qui continueraient à arriver 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 engagements seront accessibles à compter du 11 janvier et seront réservés pendant 10 jours aux pilotes s'engageant pour la totalité des courses.

** *Les règlements par chèque sur une banque non domiciliée en France seront refusés.*

Les engagements seront clos impérativement 30 JOURS avant la date de chaque manifestation. Les chèques d'engagement seront mis en banque à la date de clôture des engagements.

Dans le cas où une catégorie comprendrait à la date de clôture des engagements moins de 20 participants, la CNV se réserve le droit d'annuler cette catégorie.

Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements ne pourront se faire que par le site Internet ou à la fédération et seront majorés d'un droit supplémentaire de 70 €. Le paiement ne pourra alors être fait que par carte bancaire ou en espèces. Aucun autre type de demandes (fax, mail, etc.) ne sera accepté.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel 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 paiement carte bancaire (via le site Internet ou par terminal à la FFM) ou espèces, 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 la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Pour tout forfait, un droit administratif de **80 €** sera retenu. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit, email, courrier ou fax.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.

ARTICLE 6 - DEROULEMENT DES EPREUVES

6.1 - Vérifications

Les opérations de contrôle administratif et technique auront lieu le vendredi de 11 heures à 13 heures et de 14 heures à 18 heures 30. Le samedi, les vérifications reprendront à 8 heures jusqu'à 12 heures.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement **au moins une heure avant le début des séries de sa catégorie. Tout pilote qui se présentera hors délai se verra refuser l'accès à l'épreuve.**

Les horaires détaillés de chaque manifestation seront établis sur place à la clôture des vérifications en fonction du nombre de séries déterminé par le nombre de présents. Ils seront portés dès que possible à la connaissance des concurrents et soumis à l'accord du Directeur de Course.

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. 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.

Avant chaque départ, le passage par la pré-grille est obligatoire sous peine de déclassement de la séance des essais chronométrés, de la course qualificative et des finales.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste seront déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) sera présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte, il ne sera pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

6.2 - Qualifications

Dans le cas où, dans une catégorie, lors de la 1er réunion de jury du vendredi soir, le nombre de pilotes ayant satisfait aux contrôles administratifs et en mesure de prendre le départ dépasse la capacité de la piste en course, les qualifications aux courses finales et Consolantes seront acquises au cours des courses de demi finale, telles que définies à l'article 2.1.1 des règles générales C.N.V., 1er paragraphe.

Ces essais chronométrés d'une durée de 20 minutes détermineront la place sur la grille de départ de ces courses de demi finale. Ces essais chronométrés se dérouleront selon la méthode suivante :

Chaque groupe doit être composé du même nombre de coureurs à l'unité près. A l'issue des essais qualificatifs, lorsque les pilotes sont répartis en deux séries ou plus, les grilles de départ seront établies en tenant compte du meilleur temps réalisé par les pilotes dans leur séances d'essais chronométrés à condition que l'écart entre la moyenne des cinq meilleurs temps réalisés dans la série la moins rapide soit inférieur à 2,2% pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 km et à 2,5% sur les circuits dont la longueur est inférieure ou égale à 2,5 Km de la moyenne des cinq premiers de la série la plus rapide.

Dans ce cas le pilote le plus rapide sera en pole position de la course de demi finale 1, le deuxième sera en pole position de la course de demi finale 2, le troisième prendra la seconde place de la course de demi finale 1, le 4e prendra la 2e place de course de demi finale 2, etc.

Si l'écart entre la moyenne des cinq meilleurs temps réalisés dans la série la moins rapide est supérieure à 2,2% pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 Km et à 2,5% sur les circuits dont la longueur est inférieure ou égale à 2,5 km de la moyenne des cinq premiers de la série la plus rapide. Les pilotes ayant participé aux essais chronométrés dans la série 1 seront placés sur la grille de départ de la course de demi-finale 1 dans l'ordre des temps réalisés dans leur séance d'essai.

Les pilotes ayant participé aux essais chronométrés dans la série 2 seront placés sur la grille de départ de la course de demi-finale 2 dans l'ordre des temps réalisés dans leur séance d'essai.

Au cours des courses de demi finale, les pilotes susceptibles de se faire rattraper par la tête de la course pourront se voir présenter un drapeau noir.

Un pilote ayant participé aux essais chronométrés, mais n'ayant pu prendre le départ de la course de demi finale pourra néanmoins prendre le départ de la Consolante en dernière ligne, si plusieurs pilotes sont dans le même cas, ils seront placés dans l'ordre de leur meilleur temps aux essais.

Dans le cas où, dans une catégorie, lors de la 1er réunion de jury du vendredi soir le nombre de pilotes ayant satisfait aux contrôles administratifs et en mesure de prendre le départ ne dépasse pas la capacité de la piste en course il sera organisé deux courses finales le classement de la séance d'essais chronométrés définira la position sur la grille de départ de la course 1 et deux.

Tant pour les essais chronométrés que pour les courses de demi-finale, un pilote ne pourra concourir que dans la série qui lui a été désignée.

Le changement de machine est interdit.

Le changement de roue est interdit, sauf accord d'un Commissaire Technique qui devra en avvertir le Directeur de Course ou pour une course déclarée Wet.

A l'issue des essais chronométrés et des courses de demi-finale, tous les concurrents pourront passés au contrôle sonomètre.

Les machines non conformes après un contrôle sonomètre à la fin des essais chronométrés partiront en fond de grille de départ à la course de demi-finale (ou course finale 1) de leur série après s'être mis en conformité.

Les machines non conformes à la fin des courses de demi-finale après un contrôle sonomètre, partiront en fond de grille de départ à la finale pour laquelle ils ont été retenus, après s'être mis en conformité.

Les machines non conformes à la fin de la course finale 1 après un contrôle sonomètre, partiront en fond de grille de départ à la course finale2 après s'être mis en conformité.

6.2.1 - Pilotes qualifiés

Le nombre de pilotes qualifiés pour chaque classe sera indiqué sur les horaires annexés au règlement particulier de chaque épreuve.

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses de demi-finale (ou course 1). Le nombre de tours minimum à accomplir lors de ces essais chronométrés pour pouvoir prendre le départ de la course de demi-finale sera celui indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.

Le Jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Il ne sera pas appliqué de temps limite de qualification.

Si une course de demi-finale ne pouvait se dérouler normalement et donner lieu à un classement, suite à plusieurs arrêts de course de celle-ci, ou pour autre raison, les essais chronométrés seront pris en compte pour établir la grille de départ des finales.

A la suite des courses de demi-finale, un certain nombre de pilotes (indiqué sur les horaires) sera qualifié pour la course Finale, une grille provisoire sera réalisée, les pilotes y seront placés de la manière suivante, les premiers de chaque course occuperont les deux premières places de la grille, la pôle position reviendra à celui qui aura réalisé le meilleur temps sur un tour durant les courses de demi-finale, en cas d'ex aequo le second meilleur temps sera pris en compte, la même méthode sera appliquée pour les autres places de grille, les deuxièmes de chaque courses occuperont les 3e et 4e places sur la grille etc.

Dans le cas de course comportant des finales et consolantes selon le nombre de pilotes engagés, à la suite de la Consolante un certain nombre de pilotes (indiqué sur les horaires) pourra être qualifiés pour participer à la finale A. les pilotes seront alors placés dans l'ordre d'arrivée de la consolante derrière ceux qualifiés à l'issue des courses de demi-finale.

A l'issue de chaque séance d'essais chronométrés ou de courses demi-finale, tous les pilotes devront impérativement passer par le contrôle technique.

Si un pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto devront être représentés au contrôle technique avant tout nouveau départ.

6.3 - Courses finales

Dans chaque classe et sur chaque circuit, les courses finales se disputeront sur une course de 25' environ pour toutes les cylindrées sauf pour les 600cc et 1000cc où les courses seront de 30' environ.

Les circuits mesurant moins de 2,5 km au tour pourront réduire ces distances à 25' pour les 600cc et 1000cc et à 20' pour les autres cylindrées.

En cas de pluie, les courses seront réduites de 3 tours.

6.4 - Course finale 2

Finale 2 : la grille sera similaire à la Finale 1.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini par le RP.

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.

ARTICLE 7 - ARRET DE COURSE/NOUVEAU DEPART

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

Les machines pourront être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il ne sera pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se mettrait à pleuvoir lors une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle ne serait pas systématiquement arrêtée, les pneus DOT étant compatibles avec une piste mouillée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit l'être, quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ ne sera redonné. Si 50 % au minimum et moins des 2/3 de la distance de la course sur le tour où est effectué le classement a été couvert, la moitié des points sera attribuée.

ARTICLE 8 - DEPART ANTICIPE

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

ARTICLE 9 - ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes pourront être appliquées en cas de non observation de la réglementation fédérale et notamment de la réglementation technique des Promosport par le Jury ou les Instances Disciplinaires Fédérales :

- avertissement,
- sanction pécuniaire,
- pénalité de temps et de points,
- déclassement de l'épreuve,
- suspension pour une ou plusieurs épreuves
- éviction des Coupes de France Promosport (sanction décidée par la T.N.D.A.).

ARTICLE 10 - POINTS

Les points comptant pour l'établissement du classement des Coupes de France Promosport seront attribués de la façon suivante, dans chaque classe (uniquement pour les pilotes titulaires d'une licence annuelle) :

Dans le cas où des courses de demi finale seraient effectuées, les trois premiers de chaque demi-finale marqueront :

1er5 pts 2ème3 pts 3ème1 pt

Les courses finales donneront lieu à l'attribution des points suivants :

| | | |
|------------------|------------------|------------------|
| 1er25 pts | 6ème10 pts | 11ème5 pts |
| 2ème20 pts | 7ème9 pts | 12ème4 pts |
| 3ème16 pts | 8ème8 pts | 13ème3 pts |
| 4ème13 pts | 9ème7 pts | 14ème2 pts |
| 5ème11 pts | 10ème6 pts | 15ème1 pt |

Les classes comportant une finale 1 et une finale 2 donneront lieu à l'attribution de points pour les deux courses, le classement de l'épreuve sera effectué par addition des points acquis dans les deux courses. En cas d'ex aequo, c'est le résultat de la course finale 2 qui prévaudra. Les dotations seront attribuées sur le classement général de l'épreuve ou sur la course finale pour les catégories ne comportant qu'une seule finale.

ARTICLE 11 - PODIUMS

A l'issue de chaque finale un podium sera organisé, une coupe sera remise aux trois premiers.

ARTICLE 12 - PRIX

Dans chaque épreuve et pour chaque classe, les pilotes se verront attribuer les prix suivants :

EN FINALE**Primes F.F.M.**

| | | |
|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1er320 € | 2ème260 € | 3ème230 € |
| 4ème190 € | 5ème140 € | |

Soit 1 140 x 4 = **4 560 €**

Si une classe comporte 25 ou moins de 25 engagés, les primes seront :

| | | |
|----------------|-----------------|-----------------|
| 1er160 € | 2ème130 € | 3ème116 € |
| 4ème94 € | 5ème70 € | |

Ces primes seront divisées par deux pour les catégories comportant deux courses finales et seront attribuées sur le classement de chaque course finale.

DOTATION DUNLOP

Pour chaque catégorie

1er.....1 train de pneus 2ème.....1 pneu arrière 3ème.....1 pneu avant

ARTICLE 13 - CLASSEMENT FINAL DES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

Les classements des COUPES DE FRANCE PROMOSPORT seront établis dans chaque classe, sur les résultats OBTENUS SUR L'ENSEMBLE DES COURSES ORGANISEES.

Les ex aequo seront départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils auront le même classement.

Il sera offert dans chaque classe 125cc Pré-GP, Promo 500 Cup, 600cc et 1000cc :

Primes F.F.M.

| | | |
|------------------|-----------------|-----------------|
| 1er1.200 € | 2ème800 € | 3ème500 € |
|------------------|-----------------|-----------------|

Les 3 premiers de ces trois catégories devront obligatoirement participer à la remise des prix organisée en fin d'année, en cas d'absence sa prime de fin d'année ne lui sera pas attribuée.

ARTICLE 14 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE**14.1 - Vérifications techniques**

Un pilote présentant une machine au contrôle technique :

- non accompagnée de sa carte grise, de sa feuille des mines ou de son certificat de conformité U.E. (voir article 1 du règlement technique des Promosport),

- en non-conformité avec le Règlement Technique des machines de sport, ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Une seule machine par pilote pourra être présentée aux contrôles techniques pour chaque catégorie.

A l'issue du contrôle technique, aucun changement de machine entre les pilotes n'est autorisé.

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

Il sera remis à chaque pilote, lors de sa première participation, un passeport technique, sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.

Lors du contrôle les machines doivent être en tous points conformes au règlement sans exception.

Les pilotes participant aux Consolantes pourront, au même titre que les courses finales, être contrôlés techniquement. Toute non-conformité de leur machine donnera lieu à des sanctions prononcées par le Jury de l'épreuve.

En cas de non-conformité à l'arrivée de la deuxième course pour les catégories bénéficiant d'une course 1 et 2, le pilote sera sanctionné pour les deux courses.

A l'issue d'une épreuve, le moteur ou toute autre partie de la machine pourra être plombé (ou marqué).

Les pilotes dont les machines auront fait l'objet de ce plombage devront impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de la ou des épreuves suivantes, où elles seront susceptibles d'être contrôlées. Faute de quoi, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur seront retirés.

14.2 - Parc fermé

La procédure sera telle que définie à l'article 13.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Après chaque séance d'essais chronométrés, de courses demi-finale et de finales ou Consolantes, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles.

A l'issue des finales, les cinq premiers au minimum seront mis en parc fermé et pourront être soumis à vérifications.

Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Tout pilote qui, terminant dans les cinq premiers de la finale, n'aura pas mis sa machine en parc fermé immédiatement après son franchissement de la ligne d'arrivée, se verra déclassé de l'épreuve considérée et pourra faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui pourra décider une sanction supplémentaire.

14.3 - Démontage

Conformément à l'article 13.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les pièces reconnues non conformes pourront être marquées par les Commissaires Techniques.

Tout pilote, ayant refusé le démontage se verra déclassé de l'épreuve. Tout pilote dont la machine se sera révélée en infraction avec le règlement technique se verra sanctionné pour la course de référence.

Il pourra également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui pourra faire l'objet d'une sanction allant jusqu'à l'exclusion à l'année de la formule Promosport.

En cas de déclassement sur une épreuve, les points seront réattribués aux pilotes suivants au classement.

ARTICLE 15 - RECLAMATIONS

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

Tout démontage effectué sur demande du Directeur de Course donne lieu aux indemnités suivantes en cas de conformité :

- haut moteur 2 Temps : 60 €
- haut moteur 4 Temps : 100 €
- haut moteur plus bas moteur 2 Temps : 120 €
- haut moteur plus bas moteur 4 Temps : 200 €

ARTICLE 16 - APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses Annexes.

ARTICLE 17 - OFFICIELS

Le Directeur de Course, le Directeur de Course Adjoint, Directeur de Course Stagiaire, les Commissaires Techniques et les Chronomètres sont désignés par la FFM.

Les Commissaires Sportifs (deux au minimum) sont désignés par l'organisateur.

Le Directeur de Course, son Adjoint, le Directeur de Course Stagiaire et les Commissaires Sportifs devront avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.

La Commission désignera pour chaque épreuve un Délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le Président du Jury, si celui-ci est absent, le Club doit désigner un troisième Commissaire Sportif et nommer le Président du Jury suppléant.

Deux aides Commissaires Techniques, nommés par le club, devront impérativement être présents durant toutes les vérifications techniques. Ceux-ci devront être titulaires de la licence de Commissaire Technique.

ARTICLE 18 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M.

Chaque pilote devra apposer sur sa machine un sticker F.F.M. de chaque côté, sur un emplacement visible et coudre un écusson F.F.M. sur le haut du torse ou le devant des épaules de sa combinaison.

Dans le cas où les Coupes de France Promosport ont un ou plusieurs partenaires, leurs logos devront être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage qui sera fourni à chaque participant.

La présence d'annonceurs concurrents aux partenaires FFM est strictement interdite.

Outre le fait qu'il se verra refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction avec l'article 18 sera sanctionné par un retrait de 3 points, et par le non versement de la prime ou de la dotation correspondant au sticker manquant si le pilote est classé dans les cinq premiers. Le jury est souverain dans les autres cas, en cas de récidive, le pilote pourra être exclu des coupes de France Promosport. Les trois premiers de chaque formule devront obligatoirement participer à la remise des prix organisée chaque année.

ARTICLE 19 - TRANSPONDEURS

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 de 200 € sera réclamée pour garantir le retour de celui-ci. Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage. Le pilote récidiviste pourra être sanctionné d'une amende de 50 €. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche.

Sauf demande expresse des pilotes ou des teams, les chèques de caution ne seront pas retournés, mais détruits en fin de saison.

ARTICLE 20 - RESPONSABILITES

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.

ARTICLE 21 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

ARTICLE 22 - CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS

POUR RAISON DE SECURITE, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) devront être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, ils ne devront également pas émettre un bruit supérieur à 90 db. La pratique du deux roues, vélo ou mini moto, par des enfants est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci pourra être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée pourra aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

ARTICLE 23 - BRIEFING

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera organisé par un Directeur de Course sur chaque épreuve. Toute absence à celui-ci sera passible d'une amende de 75 €.

REGLEMENT DES MACHINES PROMOSPORT 2013 **POUR LES CATEGORIES 125cc - 600cc - 1000cc**

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Motocycle de Promosport doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce en France.

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. 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 VGA, VGE ou RSV ne sont pas autorisés à participer aux Coupes de France Promosport.

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.

ARTICLE 2 - MINIMUM DE FABRICATION - HOMOLOGATION

Les machines devront avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent. Cette homologation est valable cinq ans. Elles devront avoir été commercialisées à 100 exemplaires minimums en France.

Un dossier d'homologation devra être constitué par le constructeur ou l'importateur.

Lorsqu'un modèle homologué fera l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

La F.F.M. sera seule juge pour apprécier le bien-fondé de cette demande d'extension.

Après cinq années, la F.F.M. pourra décider en fonction du potentiel des machines en course de prolonger cette homologation.

Seules seront admises en Promosport, les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M. pour les courses en Promosport et achetées initialement dans le réseau commercial français.

ARTICLE 3 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Pour toutes les pièces où il est stipulé "Aucune modification n'est autorisée" ou "d'origine..." sans indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification ne sera tolérée, la pièce devra être dans son état d'origine et ne devra avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

Seules les modifications ou transformations précisées dans ce règlement sont autorisées.

Les machines doivent être conformes à leur notice descriptive des Mines ou du certificat de conformité U.E. et à la fiche d'homologation et d'identification de la C.N.V.

Pour les versions non bridées, les constructeurs ou importateurs devront fournir à la C.N.V. des pièces témoins référencées, correspondantes à la version d'un modèle disponible dans un pays de l'U.E.

Pour la catégorie 1000 cc, les pièces doivent être fournies en double exemplaire.

En complément d'information, il sera fait appel au CD Rom d'homologation FIM des machines Superbike, Stocksport, Supersport.

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne pourront être modifiées.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le générateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

La batterie doit conserver la dimension et les caractéristiques d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation. **Le lithium est interdit sauf s'il est d'origine.**

Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments pourront être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble devra être retiré.

Les reniflards (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. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif d'origine. Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieures (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant auront leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

3.1. - Carburant

Le carburant devra être du type sans plomb, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de la F.F.M., si elles se révèlent négatives.

Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondant.

Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais des concurrents.

3.2. - Pneumatiques

Seront seuls autorisés sur piste déclarée sèche les pneus de marque DUNLOP tels que définis ci-dessous :

| Catégorie | | | Dimension | Type | Gomme | Tarif TTC (France) |
|------------|-----|----|------------|---------------|--------|--------------------|
| 125 Promo | Sec | AV | 110/70ZR17 | D212 | GP Pro | 130,00 € |
| | | AR | 150/60ZR17 | D212 | GP Pro | 195,00 € |
| 600 Promo | Sec | AV | 120/70ZR17 | D211 GP Racer | S ou M | 144,00 € |
| | | AR | 190/55ZR17 | D211 GP Racer | M ou E | 191,00 € |
| 1000 Promo | Sec | AV | 120/70ZR17 | D211 GP Racer | S ou M | 144,00 € |
| | | AR | 200/55ZR17 | D211 GP Racer | M ou E | 214,00 € |

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation sera limité à 2 (un avant, un arrière) pour toutes les catégories.

Lors du contrôle technique deux stickers, un pour le pneu avant et un pour le pneu arrière, sont remis au pilote. Ces stickers doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote. Un pilote n'ayant pas ses stickers de collé sur les pneus référencés ci-dessus lors de son passage en pré-grille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste, quelque soit les conditions de piste (DRY ou WET).

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne pourra être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit.

Le Directeur de Course devra être prévenu. Tous les cas non prévus seront tranchés par le Jury.

Le pilote ayant procédé au changement de pneumatique, se verra systématiquement placé en fond de grille à son prochain départ (demi finale, finale A ou finale B).

Si un pilote se présente en pré-grille et ayant effectué un changement de pneumatique sans respecter la procédure définie ci-dessus, il sera renvoyé de la pré-grille et ne pourra prendre le départ.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation se verra convoqué par le Jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pourra être prise par celui-ci).

Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Sont également autorisés uniquement sur piste déclaré WET (mouillée) les pneus de marque DUNLOP tels que définis ci-dessous :

| Catégorie | | Dimension | Type | Gomme | Tarif TTC (France) |
|------------|-------|--------------|--------|-------|--------------------|
| 125 Promo | Pluie | AV 125/80R17 | KR 191 | 414 | 167,00 € |
| | | AR 150/55R17 | KR 244 | 414 | 209,00 € |
| 600 Promo | Pluie | AV 125/80R17 | KR 191 | 414 | 167,00 € |
| | | AR 190/55R17 | KR 393 | 414 | 242,00 € |
| 1000 Promo | Pluie | AV 125/80R17 | KR 191 | 414 | 167,00 € |
| | | AR 190/55R17 | KR 393 | 414 | 242,00 € |

Ces pneus ne feront l'objet d'aucun marquage. Leur nombre n'est pas limité.

Les pneus pluie peuvent être montés sur des jantes adaptables de matière et dimensions identiques à l'origine. Ces jantes peuvent également être équipées de disques de frein adaptable de marque "France équipement" de forme, matière et dimensions strictement identiques à l'origine.

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant.

Tout autre montage sera considéré comme non conformité technique avec les conséquences qui en découlent.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie sont autorisées en pré-grille.

3.3. Système d'échappement / niveau sonore

Pour les 125cc, les modifications ou les remplacements de tout ou partie du système d'échappement seront autorisés à condition que :

a) le niveau sonore ne soit pas supérieur à 100 db au régime. Défini à l'article 19 des règles générales des contrôles techniques.

b) le positionnement et la forme géométrique du système soient conformes aux prescriptions du code F.I.M. (diagramme A).

La modification ou le remplacement des valves à l'échappement n'est pas autorisé, seul le réglage est libre.

Pour les autres catégories :

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

Les machines dotées d'un échappement "bas" (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose pieds, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-dessous).

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 db aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

3.3.1 - Pièces d'origine

Pour les 125cc exclusivement, les pièces d'origine Aprilia équipant les modèles RS 125 SFA et SFG peuvent être montées indifféremment sur l'une ou l'autre de ces machines.

La même règle s'applique entre les modèles RS 125 ZD4 PY et ZD4 RD.

ARTICLE 4 - MARQUAGE

Toute partie ou pièce des machines utilisées pourra subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

4.1 - Gestion électronique

Les systèmes de gestion électronique devront rester tel que l'origine.

ARTICLE 5 - EQUIPEMENT A RETIRER

Devront être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- le phare,
- le feu rouge arrière.

ARTICLE 6 - TABLEAU DES MODIFICATIONS

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

6.1. - Partie cycle : D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints, polissage interdit.

Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre.

Les vis de fixation devront être positionnées en retrait dans ce matériau.

6.1.0. - Bras oscillant : D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

6.1.1. - Carénage : Tout carénage du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront en être équipées. Pour les 4 Temps, 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. Le carénage inférieur devra comporter deux trous maximum de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Les manches à air (partie reliant la prise d'air du carénage au cadre) peuvent être remplacées (carbone et kevlar interdits). La forme et les dimensions doivent être conformes à l'origine.

6.1.2. Fourche : Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

6.1.3. Réservoir d'essence : Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est recommandé.

Le remplacement du bouchon de réservoir est autorisé pour les 600 cc et 1000 cc.

6.1.3 a. - Pompe à essence : Pièce d'origine du type considéré.

6.1.4. - Réservoir d'huile : Pièce d'origine du type considéré.

6.1.5 - Jantes : D'origine du type considéré. Entretoises des roues avant et arrière libres.

6.1.6. - Selle : La selle peut être modifiée ou changée.

6.1.7. - Commandes au pied : Libre.

Exception : La longueur minimum des repose-pied devra être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pied ne sont pas du genre pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

6.1.8. - Guidon : Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite.

6.1.9. Leviers : D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, de même type. Pour les catégories 1000cc et 600cc, un levier à rattrapage de jeux est autorisé.

6.1.10. Garde-boue : Tout garde-boue du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle devra être intégralement couvert.

6.1.11 Amortisseurs arrière : Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci devra être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

6.1.12. Amortisseur de direction : Recommandé.

6.1.13. Freins : Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité **efficace**.

La séparation des durites de frein avant devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

6.1.14. Compteur kilométrique : Pourra être retiré, une modification des supports est autorisée.

Un compteur compte-tours et témoin de température d'eau adaptable est autorisé, la sonde doit rester à son emplacement d'origine.

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

6.1.15. Faisceau électrique : Le faisceau électrique d'origine doit être utilisé. Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant,
- les feux arrière et les stops,
- les clignotants,
- l'avertisseur sonore,
- tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur.

Les commodos d'origine homologuée ayant, entre autre, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent également être conservés.

L'utilisation d'un commodo à d'autres fins que sa fonction initiale est interdite.

Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le compteur et le compte-tours,
- les interrupteurs de sécurité de béquille.

Le reste du faisceau et le reste de l'appareillage électrique doivent rester tels qu'homologués, y compris le contacteur principal. Aucune coupure, ni modification du faisceau ne sont autorisées.

6.1.16. - Cadre : Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines ou le certificat de conformité U.E.

Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique.

Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

6.2. - PARTIE MOTEUR

6.2.1. - Kick-démarrateur : La pédale de kick pourra être retirée (mais le mécanisme devra rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront conserver celui-ci.

6.2.2. - Carters : Moteur et boîte d'origine du type considéré. Apport et enlèvement de matière interdit sauf la découpe du carter pour le passage du pignon de sortie de boîte qui sera autorisée.

Dans tous les cas, un système de protection du pignon de sortie de boîte devra exister.

6.2.3. - Vilebrequin : Pièce d'origine du type considéré, sans modification. Apport et enlèvement de matière interdit.

6.2.4. - Roulements et paliers : Leur nombre et leurs dimensions devront rester d'origine.

6.2.5. - Cylindre : Pièce d'origine du type considéré. Sans modifications. Hauteur cylindre, dimension des pièces, lumière et transfert d'origine. Apport et enlèvement de matière interdits.

6.2.6. - Piston / Segments : Pièce d'origine du type considéré. Sans modifications. Apport et enlèvement de matière interdits.

6.2.7. - Culasse : Pièces d'origine. Apport et enlèvement de matière interdits.

6.2.8. - Distribution : Le diagramme devra rester identique à celui d'origine sans modifications. Les pistons, lumières, soupapes et arbres à cames devront rester d'origine du type considéré sans modifications. Si dans la distribution d'origine du type considéré, un système de clapets, valves ou disques est incorporé, celui-ci devra être maintenu tel que d'origine.

6.2.9.1. - Carburateur : Type et diamètre d'origine.

Les puits d'aiguille et les aiguilles sont libres, ainsi que la hauteur aiguille, le diamètre des gicleurs et la hauteur de cuve. S'il existe un système de réchauffeur ou de dispositif anti-pollution, celui-ci devra rester tel qu'homologué, mais pourra être inactif.

6.2.9.1a. - Injecteurs : Pièce d'origine considérée.

6.2.9.2 - Réglage d'injection : Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisé, et devra être approuvé conformément à l'article 18 des règles générales pour les contrôles techniques.

6.2.9.3. - Filtre à air : Adaptable autorisé. La boîte à air doit rester telle que d'origine, aucune modification n'est autorisée.

6.2.10. - Lubrification : D'origine du type considéré. Doit rester en état de fonctionnement intégral sur les deux temps. Une lubrification supplémentaire par addition d'huile à l'essence est autorisée pour les moteurs 2 temps. Réglage de la pompe à huile libre.

6.2.11. - Allumage : Pièce d'origine du type considéré, sans modification.

L'indice thermique des bougies est libre.

6.2.12. - Embrayage : Pièce d'origine du type considéré. Nombre de disques garnis identiques à l'origine. Renforcement des ressorts de pression d'embrayage libre. Apport et enlèvement de matière interdits.

6.2.13. - Boîte de Vitesse : Boîte d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale pourra être changée, mais le pas devra rester d'origine.

Nombre de rapports et démultiplication primaire strictement d'origine.

En cas de bridage partiel par la boîte de vitesse, celui-ci peut être désactivé.

6.2.14. - Roulement de boîte : Leur nombre et leurs dimensions doivent rester d'origine.

6.2.15. - Système de refroidissement : D'origine du type considéré. Le calorstat peut-être retiré. Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée sans modification du faisceau.

6.2.16. Joints moteurs : Les joints moteurs devront être identiques à l'origine. Leur épaisseur doit correspondre à la norme constructeur (avec serrage correspondant au couple préconisé par le constructeur).

Pour la catégorie 125 cc, l'épaisseur du joint d'embase du cylindre est libre.

ARTICLE 7 - VERSIONS NON BRIDEES (OU LIBRES OU FULL POWER) :

PRINCIPE

Les versions non bridées sont autorisées en Promosport aux conditions suivantes :

- 1) La machine de base (avant le débridage) doit être conforme au règlement des Promosport France.
- 2) Une restriction, en terme de puissance uniquement, doit exister en France sur le modèle concerné.
- 3) Une version non bridée doit exister dans au moins un pays de l'U.E.

MODALITES DE DEBRIDAGE

1) Le débridage ne doit consister qu'à remettre la machine en question en conformité avec le modèle non bridé de référence.

2) Les pièces permettant de remettre ces machines en version non bridée doivent être fournies par l'importateur (en double exemplaire pour les 1000 cc) et être validées par la C.N.V.

3) Le débridage ne peut intervenir qu'à travers un échange de pièces ou le retrait d'un dispositif restrictif. En aucun cas, il n'est possible de retoucher une pièce pour atteindre ce but.

4) En cas de bridage électronique, il est interdit d'utiliser un système permettant, en roulant, d'intervenir sur le boîtier électronique.

ARTICLE 8 - PLAQUES NUMEROS

Les machines devront être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage.

Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont : . . . Hauteur minimale : 140 mm

. Largeur minimale : 80 mm

. Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont : . . . Hauteur minimale : 120 mm

. Largeur minimale : 60 mm

. Largeur min. des traits : 25 mm

Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
 Futura Heavy Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
 Univers Bold : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
 Univers Bold Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Franklin Gothic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Franklin Gothic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

ARTICLE 9 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la C.N.V. après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

| LISTE OFFICIELLE DES MACHINES HOMOLOGUEES PAR LA F.F.M. POUR LES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT ET LE CHAMPIONNAT FRANCE SUPERBIKE ET SUPERSPORT 2013 | | | |
|--|------------|----------------------|--|
| Mise à jour : 15 / 12 / 2012 | Année | Année d'homologation | Date de fin d'extension d'homologation |
| CATEGORIE 125cc | | | |
| APRILIA RS 125 SFA 00 | 2003 | | 31/12/2013 |
| APRILIA RS SFG | 2005 | | 31/12/2013 |
| APRILIA RS 125 ZD 4 PY / RD | 2007 | | 31/12/2013 |
| DERBI GPR 125 GS1A / 1A | 2005 | | 31/12/2013 |
| CATEGORIE 500cc | | | |
| HONDA CB 500 32 A-E | | | 31/12/2013 |
| HONDA CBF 500 STD PC 39 | 2005 | | 31/12/2013 |
| KAWASAKI GPZ EX 500 D | 2001 | | 31/12/2013 |
| CATEGORIE 600cc | | | |
| HONDA CBR 600 RR PC 40 | 2007 | Extension 2009 | 31/12/2013 |
| TRIUMPH DAYTONA 675 D 67 LC | 2007 | Extension 2011 | 31/12/2015 |
| KAWASAKI ZX 600 R9F | 2009 | | 31/12/2013 |
| SUZUKI GSX R 600 JS1 C3 | 2011 | | 31/12/2015 |
| YAMAHA YZF R6 RJ152 | 2008 | | 31/12/2013 |
| YAMAHA YZF R6 RJ156 | 2010 | | 31/12/2014 |
| CATEGORIE 1000cc | | | |
| APRILIA RSV4 1000 R ZD4RK | 2010 | | 31/12/2014 |
| BMW S1000RR K46 | 2010 | Extension 2012 | 31/12/2016 |
| HONDA SC 59 CBR 1000 RR | 2008 | Extension 2012 | 31/12/2016 |
| KAWASAKI ZXT00J (ZX10R) | 2011 | | 31/12/2015 |
| SUZUKI GSX R 750 JS1 C4 | 2011 | | 31/12/2015 |
| SUZUKI GSX R 1000 JS1 CY2111 | 2009 | Extension 2012 | 31/12/2016 |
| YAMAHA YZF RN 222 | 2009 | | 31/12/2013 |
| YAMAHA R1 RN 226 | 2012 | | 31/12/2016 |
| MACHINES HOMOLOGUEES UNIQUEMENT EN CATEGORIE SUPERSPORT ET SUPERBIKE | | | |
| APRILIA RSV4 1000 FACTORY ZD4R A | 2010 | | 31/12/2014 |
| APRILIA RSV4 1000 FACTORY ZD4R B | | Extension 2011 | 31/12/2015 |
| DUCATI 1198 S | 2009 | Extension 2011 | 31/12/2015 |
| DUCATI 1199 S ABS - Panigale | 2012 | | 31/12/2016 |

COUPES DE FRANCE PROMOSPORT 125 Pré-GP 2013

ARTICLE 1 - DEROULEMENT DES EPREUVES.

Les épreuves se dérouleront conformément au règlement PROMOSPORT, à l'exception des règles spécifiques du présent règlement.

ARTICLE 2 - CALENDRIER

Le calendrier sera le même que celui des Coupes de France Promosport

ARTICLE 3 - ESSAIS LIBRES

Les essais libres seront interdits le jeudi, ils seront autorisés le vendredi précédent l'épreuve.

ARTICLE 4 - FORMULE

Les épreuves se dérouleront sous la formule suivante :

- 1 séance d'essais qualificatifs de 20'
- 2 courses d'une durée d'environ 25'

ARTICLE 5 - ARRÊT DE COURSE

Les pneus slick, intermédiaires et pluie, étant autorisés, Si la course n'a pas été déclarée Wet dans le cas où 50% ou plus de 50% des pilotes de la catégorie au départ 125cc PréGP et 125cc confondus ont pris la piste avec des pneus intermédiaires, la course sera considérée WET et ne sera pas arrêtée pour raison climatique. Si moins de 50% des pilotes de la catégorie au départ 125cc PréGP et 125cc confondus ont pris la piste avec des pneus intermédiaires la course sera arrêtée en cas de pluie.

Dans ce cas la course ne repartira pas quelque soit le nombre de tours effectués.

ARTICLE 6 - PROMOTION DES PILOTES

Une aide sera apportée au vainqueur âgé de moins de 18 ans au 1er janvier 2013, afin de faciliter sa participation au challenge de l'avenir pour l'année 2014.

REGLEMENT DES MACHINES 125cc PRE-GP 2013

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Motocycle 125 pré-GP doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce en France. Elles ne devront pas dépasser 30 cv à la roue arrière.

Seront également admises dans la catégorie 125 Pré-GP les machines 80 Pré-GP. Un classement leur sera réservé pour autant qu'un minimum de 5 pilotes aient pris le départ. Les pilotes devront avoir 12 ans révolus le jour de leur participation.

La réglementation technique sera celle de la catégorie 125 Pré-GP à l'exception des articles 7 du règlement sportif et des articles 2 et 5 du règlement technique.

ARTICLE 2 - HOMOLOGATION

Les machines devront avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent. Cette homologation est valable cinq ans.

Lorsqu'un modèle homologué fera l'objet de modification(s) ne remettant pas en cause ses caractéristiques principales, une extension d'homologation est possible.

La F.F.M. sera seule juge pour apprécier le bien-fondé de cette demande d'extension.

Seules seront admises les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M.

ARTICLE 3 - REFERENCES REGLEMENTAIRES

Les machines de la catégorie 125cc pré-GP doivent être conformes aux "REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES DES EPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE ET DES COURSES DE COTE" ainsi qu'au règlement technique des Coupes de France Promosport sauf dispositions particulières du présent règlement.

ARTICLE 4 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Tout ce qui n'est pas autorisé dans le présent règlement est interdit.

Il n'est pas permis d'utiliser des pièces provenant ou utilisées actuellement ou antérieurement en GP., L'utilisation de carbone, de titane et de magnésium est interdite.

Article 4.1 - Puissance

La puissance mesurée à la roue arrière à tout moment de la manifestation ne devra pas dépasser 30 CV.

Pour les 80cc, la puissance maximale mesurée à la roue arrière sera de 25CV.

Article 4.2 - Poids

Le poids minimum de la machine doit être à tout moment de l'épreuve de 80kg, aucun ajout d'eau, de carburant ou autre ne pourra être effectué.

Article 4.3 - Roues

Les jantes devront être de 17" en aluminium coulée, (jante forgées interdites)

Article 4.4 - Pneumatiques

Seront seuls autorisés les pneus de marque DUNLOP tels que définis ci-dessous :

| Catégorie | | Dimension | Type | Gomme | TTC |
|-----------|-----|----------------|--------|-------|----------|
| Pré G.P. | Sec | AV 95/70 R 17 | KR 149 | D | 119.60 € |
| | | AR 115/70 R 17 | KR 133 | F | 143.52 € |

Le nombre de ces pneumatiques autorisés durant la manifestation sera limité à 2 (un avant, un arrière) lorsque la piste est déclaré DRY.

Lors du contrôle technique deux stickers, un pour le pneu avant et un pour le pneu arrière, sont remis au pilote. Ces stickers doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote. Un pilote n'ayant pas ses stickers de collé sur les pneus référencés ci-dessus lors de son passage en pré-grille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne pourra être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit.

Le Directeur de Course devra être prévenu. Tous les cas non prévus seront tranchés par le Jury.

Le pilote ayant procédé au changement de pneumatique, se verra systématiquement placé en fond de grille à son prochain départ (demi finale, finale A ou finale B).

Si un pilote se présente en pré-grille et ayant effectué un changement de pneumatique sans respecter la procédure définie ci-dessus, il sera renvoyé de la pré-grille et ne pourra prendre le départ.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation se verra convoqué par le Jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pourra être prise par celui-ci).

Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Sont également autorisés uniquement sur piste déclaré WET (mouillée) les pneus de marque DUNLOP tels que définis ci-dessous :

| Catégorie | | Dimension | Type | Gomme | TTC |
|-----------|-----|--------------|--------|-------|----------|
| Pré G.P. | Wet | AV 95/70R17 | KR 189 | WB | 145.00 € |
| | | AR 115/70R17 | KR 389 | WB | 180.00 € |

Ces pneus ne feront l'objet d'aucun marquage. Leur nombre n'est pas limité.

Article 4.5 - Embrayage / boîte de vitesse

L'embrayage et le changement de vitesse doit être mécanique sans aucune aide électrique ou électronique.

Article 4.6 - allumage

Il n'est pas permis d'utiliser un allumage à avance variable ni programmable.

ARTICLE 5 - PARTIE CYCLE

La partie cycle doit être conforme au modèle homologué, aucune modification de la géométrie n'est autorisée.

Article 5.1 - Fourche : Originale du modèle homologué, préparation libre.

Article 5.2 - Amortisseurs : L'amortisseur arrière est libre, les points d'ancrage de l'amortisseur doivent être ceux du modèle homologué sans modifications. L'amortisseur de direction est libre.

Article 5.3 - Guidon, leviers, accélérateur : Le Guidon doit être tel qu'à l'origine du modèle homologué, la poignée d'accélérateur et son câble sont libres, les leviers sont libres.

Article 5.4 - Freins : Le levier de freins est libre.

Les maîtres cylindre sont libres.

Les étriers doivent rester tel que le modèle homologué, les durites de freins sont libres.

Les disques de freins sont libres mais doivent être en acier. Les plaquettes de freins sont libres.

Article 5.5 - Carénage : Peut être changé ou réparé mais doit correspondre aux cotes, profils et matériaux du modèle original, des renforts en kevlar peuvent être utilisés au niveau des points de fixations dans un rayon de 10cm maximum autour de celui-ci.

Aucune prise d'air ou trous autres que ceux prévus à l'origine ne sont admis. Le garde boue est obligatoire.

Article 5.6 - Réservoir : Du modèle homologué, le bouchon doit être celui d'origine sans modification. Le réservoir doit être rempli de mousse anti explosion genre EXPLOSAFE ou similaire.

Article 5.7 - Radiateur : Le radiateur doit être celui du modèle homologué sans modifications.

Article 5.8 - Système d'admission d'air : Les entrées d'air, les conduits, et la boîte à air doivent être d'origine du modèle homologué sans modification. Le filtre à air peut être remplacé ou supprimé. Les clapets sont libres

Article 5.9 - Alimentation en carburant : Le système d'alimentation en carburant doit être tel que le modèle homologué.les gicleurs peuvent étre changé, les réglages sont autorisés.

Article 5.10 - Moteur / boîte de vitesse : Le moteur et la boîte de vitesse doivent être strictement d'origine du modèle homologué sans modifications, **toutefois selon la provenance du modèle (cross ou enduro), les configurations moteur et boîte de vitesse sont libres mais doivent être normalement produits par la marque du moteur de la machine homologuée.**

Article 5.11 - Echappement / niveau sonore : Le système d'échappement doit être d'origine du modèle homologué, le niveau sonore ne doit pas être supérieur à 102 Db A, conformément à l'article 19 des règles générales CNV.

ARTICLE 6 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la CNV après avis des Commissaires Techniques **responsables du contrôle**, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

PROMO 500 CUP 2013

ARTICLE 1 - DEFINITION

Il sera organisé en 2013 par la F.F.M. et ses Clubs le Promo 500 Cup intégré dans le cadre des Coupes de France Promosport. Un vainqueur sera désigné à l'issue de l'ensemble des manifestations.

ARTICLE 2

Le Promo 500 Cup se déroulera conformément au règlement des Coupes de France Promosport.

ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Ces épreuves sont ouvertes à tous les pilotes titulaires d'une licence nationale du type NCA délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours et âgés de 15 ans minimum le jour de l'épreuve concernée.

ARTICLE 4 - EPREUVES

Le Promo 500 Cup se disputera sur la totalité des courses organisées, soit par les Clubs organisateurs, soit par la F.F.M. avec un Club, dans le cadre des épreuves Promosport.

Calendrier 2013 : Identique à celui des Coupes de France Promosport.

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ARTICLE 5 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M. ET PARTENARIAT

Il est impératif d'utiliser les équipements et de porter les couleurs des partenaires de la Promo 500 Cup.

Chaque pilote devra apposer sur sa machine un sticker F.F.M. de chaque côté, sur un emplacement visible et coudre un écusson F.F.M. sur le haut du torse ou le devant des épaules de sa combinaison.

- Chaque pilote désirant participer à la PROMO 500 CUP devra obligatoirement porter sur sa combinaison les écussons des partenaires de la PROMO 500 CUP et, sur sa machine, les stickers des partenaires F.F.M.

- La présence d'annonceurs concurrents à ceux de la PROMO 500 CUP est strictement interdite.

Tout pilote qui enfreindrait cette règle sera sanctionné par un retrait de 3 points, et par le non versement de la prime ou de la dotation correspondant au sticker manquant si le pilote est classé dans les 3 premiers, Le jury est souverain dans les autres cas, en cas de récidive, le pilote sera exclu de PROMO 500 CUP.

- Les machines seront stickées suivant les instructions fédérales. Une note d'information à ce sujet sera adressée en temps utile à l'ensemble des pilotes de la PROMO 500 CUP. Ceux-ci pourront également la retirer auprès du secrétariat fédéral.

ARTICLE 6 - PRIMES France EQUIPEMENT

Il sera attribué sur chaque épreuve les primes France EQUIPEMENT suivantes qui se cumuleront avec les primes d'arrivées.

| | | | | | |
|-----------|-------|-----------|------|-----------|------|
| 1er | 100 € | 2ème..... | 80 € | 3ème..... | 65 € |
| 4ème..... | 50 € | 5ème..... | 35 € | | |

Ces primes seront divisées par deux pour les épreuves comportant deux courses finales et seront attribuées sur le classement de chaque course finale.

REGLEMENT TECHNIQUE DU PROMO 500 CUP**ARTICLE 1 - GENERALITES**

Si un point n'est pas prévu dans ce règlement technique ou s'il manque de précision, le document de référence sera le règlement technique des Coupes de France Promosport auquel il conviendra de se référer.

Après chaque séance de qualifications, de courses de repêchages, ou de Consolantes, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles. Ces contrôles se feront dans l'état de franchissement de la ligne d'arrivée.

Les motocycles disputant cette formule sont des motocyclettes de 500cc, 4 temps, bi-cylindre. Elles doivent être fabriquées en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendues normalement dans le commerce en France.

Le constructeur, ou l'importateur des machines engagées, devra être en mesure de prouver avoir produit et/ou importé (15 jours avant la première épreuve des Coupes de France Promosport) au minimum 100 exemplaires en France.

Elles doivent avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans leur configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les machines qui font l'objet d'une procédure VGA ou VGE ne sont pas admises.

Les machines devront avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent selon la procédure Promosport et avoir été commercialisées à 100 exemplaires minimum en France. Un dossier d'homologation devra être constitué par le constructeur ou l'importateur.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur 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.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie...).

Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

ARTICLE 2

Le moteur doit fonctionner avec le carburant type sans plomb conformément à la réglementation F.I.M.

Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de la F.F.M. si elles se révèlent négatives. Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondants.

Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais des concurrents.

ARTICLE 3

En dehors des modifications autorisées ci-dessous, la machine devra être conforme au règlement technique des machines Promosport 2013 et au présent règlement.

3.1 - Selle : Selle libre, sous réserve que celle-ci conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine, la présence d'un garde boue couvrant l'intérieur de la selle est obligatoire.

3.2 - Amortisseur arrière : Modifications ou changement d'amortisseurs arrières autorisés, à condition de respecter les points d'ancrage d'origine sur le cadre et le bras oscillant.

3.3 - Amortisseur de direction : Le montage d'un amortisseur de direction est autorisé.

3.4 - Fourche : Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartement).

Les bouchons de l'extrémité de la fourche doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

3.5 - Carénage : Tout carénage du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité, qu'il reste conforme aux normes du diagramme F.I.M. et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

L'adjonction d'un carénage tête de fourche de type Hornet est autorisée sur les 500 CB Honda en étant dépourvues.

Le carénage inférieur doit pouvoir recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous maximum de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Un bac de récupération aux normes décrites ci-dessus sera obligatoire, pour toutes les machines non équipées de carénage.

3.6 - Coupe circuit : Les motocycles devront être équipés du coupe-circuit d'origine, monté sur la droite du guidon permettant d'arrêter le moteur.

3.7 - Commandes au pied : Libres. Platines libres, ancrages d'origine.

3.8 - Leviers : D'origine ou adaptable de même type.

3.9 - Freins : Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté dans ce dernier but présente toutes les garanties de sécurité.

La séparation des durites de frein avant devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

Les disques de frein, s'ils ne sont pas d'origine du modèle considéré doivent être remplacés par de l'adaptable de marque France Equipement (prix préférentiel).

3.10 - Bras oscillant : D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

Les supports de béquilles devront être réalisés en Nylon, Téflon, ou matière équivalente, ils auront les dimensions maximales suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait.

3.11 - Système de refroidissement : D'origine du type considéré. Le calorstat peut-être retiré.

Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

3.12 - Guidon : Guidon adaptable autorisé. Les formes et dimensions du guidon devront être conformes à celles d'origine. Celui-ci devra être bouché aux deux extrémités.

La réparation des guidons est interdite.

3.13 - Boîte de vitesse : Boîte d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale pourra être changée, mais le pas devra rester d'origine.

Le nombre de rapports et la démultiplication primaire restera strictement d'origine.

Un accord de partenariat entre un équipementier et la FFM pourra être envisagé, dans ce cas, un seul type de kit chaîne sera autorisée.

3.14 - Alternateur / Batterie : Le générateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions constructeur.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine. Elle doit être en bon état, et doit fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

Toute modification non stipulée dans les articles précédents est réputée interdite, sous réserve d'amendement, en cours de saison, annoncé officiellement.

ARTICLE 4

Les pneumatiques, de marque Dunlop, définis ci-dessous devront obligatoirement être utilisés.

| | | |
|------------------------|----------------------|----------|
| AV 110/70ZR17. | D212 GP Pro. | 130.00 € |
| AV 120/70ZR17. | D212 GP Pro. | 130.00 € |
| AR 150/60ZR17. | D212 GP Pro. | 195.00 € |
| AR 160/60ZR17. | D209 GP 523. | 189.00 € |

Le nombre de pneumatiques autorisés par manifestation (du début de la première série qualificative à la finale) sera limité à 2 (un avant, un arrière).

Lors du contrôle technique deux stickers, un pour le pneu avant et un pour le pneu arrière, sont remis au pilote. Ces stickers doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote. Un pilote n'ayant pas ses stickers de collé sur les pneus référencés ci-dessus lors de son passage en pré-grille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste, quelque soit les conditions de piste (DRY ou WET).

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaillon ou d'une autre "anomalie" ne pourra être autorisé qu'après avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit, en accord du responsable technique. Le Directeur de Course devra être prévenu. Tous les cas non prévus seront tranchés par le Jury. Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Si un pilote se présente en pré-grille avec un changement de pneumatique autre que défini ci-dessus, il sera renvoyé de la pré-grille et ne pourra prendre le départ.

Un pilote ayant changé de pneumatiques sans le respect de la procédure sera convoqué par le Jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pourra être prise par celui-ci).

Sont également autorisés uniquement sur piste déclarée WET (mouillée), les pneus de marque DUNLOP tels que définis ci-dessous :

| | | | |
|------------------------|------------------|---------------|----------|
| AV 125/80R17 | KR 191 | 414 | 167,00 € |
| AR 150/55R17 | KR 244 | 414 | 209,00 € |
| AR 165/55R17 | KR 244 | 414 | 225,00 € |

Ces pneus ne feront l'objet d'aucun marquage. Leur nombre n'est pas limité.

Les pneus pluie peuvent être montés sur des jantes adaptables de matière et dimensions identiques à l'origine. Ces jantes peuvent également être équipées de disques de frein adaptable de marque "France équipement" de forme, matière et dimensions strictement identiques à l'origine.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie, sont autorisées en pré-grille.

ARTICLE 5 - La partie cycle doit être d'origine et correspondre intégralement à la description, aux gravures ou photographies du catalogue constructeur.

ARTICLE 6 - Pourront être retirés :

- le compteur kilométrique et l'instrumentation de bord,
- le commutateur gauche du guidon.

ARTICLE 7 - Devront être obligatoirement retirés :

- la pédale de kick,
- les béquilles,
- les clignotants,
- les rétroviseurs,
- les repose-pieds passager,
- la plaque minéralogique,
- le feu arrière,
- l'ensemble bloc phare.

ARTICLE 8

Interdiction de changer ou de modifier les points suivants :

- type moteur,
- le filtre à air et la boîte de filtre à air,
- les joints du moteur devront rester conformes aux pièces d'origine et aux dimensions d'origine,
- Il pourra être décidé en début de saison ou en cours de saison de plomber les moteurs. Le cas échéant, une circulaire précisant les modalités de celui-ci sera diffusée.
- TOUTE MODIFICATION MOTEUR EST INTERDITE.

ARTICLE 9

Sont autorisés :

- Les réglages de carburateurs, gicleurs, puits d'aiguille et aiguilles.
- Le réalésage en deuxième cote réparation est autorisé

Si un système antipollution existe, celui-ci peut être désactivé mais doit rester en place tel que d'origine.

ARTICLE 10

Système d'échappement / niveau sonore :

La ligne d'échappement complète pourra être changée par une ligne d'échappement adaptable, collecteur plus silencieux, le profil de celle-ci pourra être différent de l'origine mais ne devra pas dépasser l'aplomb du pneu arrière.

Le silencieux et (ou) le collecteur d'échappement d'origine pourra être conservé et modifié, pour permettre d'augmenter la garde au sol.

La limite de bruit est de 102 db aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ARTICLE 11

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 minimale d'un litre.

Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité.

Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif.

ARTICLE 12

Les dimensions des plaques de course, des chiffres, ainsi que les couleurs devront être respectées. Les numéros arrières devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

Couleur des plaques et des numéros : fond blanc, numéro noir

Les emplacements des plaques de course seront au nombre de TROIS (deux latérales à l'arrière sur le dossier de selle et une frontale placée au centre du carénage), de forme rectangulaire, dimensions 285 mm X 235 mm.

- hauteur 140 mm
- largeur 80 mm
- épaisseur 25 mm
- espacement entre deux chiffres. 15 mm

ARTICLE 13

Voir tableau des machines homologuées Promosport.

ARTICLE 14

Les litiges pouvant survenir seront réglés conformément aux dispositions du Code Sportif National de la Fédération Française de Moto et de ses annexes, aux règles générales de la C.N.V. et au règlement des Coupes de France Promosport 2013.

- Chaque pilote désirant participer à la Promo 500 Cup, devra obligatoirement porter sur sa combinaison les écussons des partenaires de la PROMO 500 Cup.

- Les machines devront également être stickées suivant les instructions fédérales.

- La présence d'annonceurs concurrents est strictement interdite.

- Les stickers et écussons seront à retirer auprès des commissaires techniques lors des vérifications techniques sur les épreuves sportives. Ces derniers éléments seront également disponibles auprès des partenaires de cette formule.

COUPE YAMAHA YZF 125R REGLEMENT GENERAL

ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme organise une formule monotype destinée à l'initiation et à la découverte de la compétition motocycliste.

Le nom de celle-ci est : **COUPE YAMAHA YZF 125R**

ARTICLE 2 - MACHINES

La machine admise sera la YAMAHA YZF 125R de type VIN VG5RE061 (2008-2013)

ARTICLE 3 - PILOTES

Les pilotes devront avoir au minimum 11 ans, posséder leur CASM, ou guidon d'argent, être licenciés à la F.F.M. (licence NCA ou NJ 3 ou LJA). Pour les pilotes majeurs, il faudra posséder le permis de conduire ou le CASM.

Il n'y aura pas d'âge maximum pour participer à la COUPE YAMAHA YZF 125R,

Article 3.1 - Poids du Pilote

Le poids minimum du pilote équipé pour la course : combinaison, gants, bottes et protection dorsale doit être de 47 kg minimum, sans le casque.

Ce poids peut être obtenu par adjonction de lest sur la machine.

Ce poids sera vérifié au moment des vérifications techniques, et servira de référence pour l'épreuve.

Le passage au contrôle technique se fera en 2 temps :

Pesée du pilote équipé tel que décrit ci-dessus, inscription du poids et du lest correspondant sur le livret technique.

Contrôle de la machine lestée et vérification de la fixation du lest.

Le lest pourra être vérifié ou pesé à tout moment de la manifestation.

ARTICLE 4 - EPREUVES

Les points permettant d'établir les classements de la COUPE YAMAHA YZF 125R pourront être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs qui se dérouleront aux dates suivantes :

| | | |
|------------------------|------------------|--|
| 23-24 mars | CAROLE | MC MOTORS EVENTS (Promosport) |
| 11-12 mai | CROIX EN TERNOIS | ASM CROIX EN TERNOIS (Promosport) |
| 17-18 mai | LE MANS | ASM 24HEURES ACO (Grand Prix de France) |
| 24-25 août | ALES | ALES PE (Promosport) |
| 7-8 Septembre | LEDENON | MC LEDENON (Promosport) |
| 20-21 septembre | LE MANS | ASM 24HEURES ACO (Championnat du Monde d'Endurance) à confirmer |

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve de l'accord préalable de la Commission Nationale de Vitesse. Des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS

Les procédures d'engagement pour la COUPE YAMAHA YZF 125R seront les mêmes que pour les catégories Promosport, à l'exception des épreuves organisées dans le cadre du Grand Prix de France et du Championnat du Monde d'Endurance.

Pour ces deux épreuves, les engagements devront être adressés à :

A.S.M. 24 Heures ACO - ACO - Circuit des 24 Heures - 72019 Le MANS Cedex 2 - www.lemans.org

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2013 à **160 €** (dont 10 € de droit de transpondeur).

La formule PROMOSPORT a pour objectif de permettre aux pilotes amateurs et à ceux dont l'ambition est de faire carrière dans le sport motocycliste d'assouvir leur passion dans les meilleures conditions et d'y trouver le plaisir qu'ils en attendent. C'est pourquoi tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de participer à une séance qualificative et à deux courses minimum.

Afin de garantir ce format le nombre d'engagés pourra être limité, c'est pourquoi les priorités d'engagement seront les suivantes :

Les concurrents auront la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer par internet via le site : <http://www.engage-sports.com/>

Les coureurs devront adresser leur demande d'engagement à l'adresse suivante :

**FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
COUPES DE FRANCE PROMOSPORT
74 avenue Parmentier 75011 PARIS**

Les priorités seront déterminées par la date de réception à la F.F.M des demandes d'engagements valides (dûment complétées et accompagnées du mode de règlement choisi)

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets les engagements qui continueraient à arriver 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 engagements seront accessibles à compter du 9 janvier et seront réservés pendant 10 jours aux pilotes s'engageant pour la totalité des courses.

*** Les règlements par chèque sur une banque non domiciliée en France seront refusés.*

Les engagements seront clos impérativement 30 JOURS avant la date de chaque manifestation. Les chèques d'engagement seront mis en banque à la date de clôture des engagements.

Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements ne pourront se faire que par le site Internet ou à la fédération et seront majorés d'un droit supplémentaire de 70 €. Le paiement ne pourra alors être fait que par carte bancaire ou en espèces. Aucun autre type de demandes (fax, mail, etc.) ne sera accepté.

En cas de paiement revenu impayé : Un courriel 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 paiement carte bancaire (via le site Internet ou par terminal à la FFM) ou espèces, 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 la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Pilote souhaitant déclarer forfait : Pour tout forfait, un droit administratif de 80€ sera retenu. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit, Email, courrier ou fax.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.

ARTICLE 6 - DEROULEMENT DES EPREUVES

Cette formule s'adressant en majorité à de très jeunes pilotes, en âge de scolarité, il n'y aura pas d'essais libres les jeudi précédant l'épreuve, il sera prévu des essais libres le vendredi.

Les épreuves se dérouleront conformément aux Articles 6, 7, 8, 9, 11 du règlement Promosport.

ARTICLE 7 - POINTS

Les points comptant pour l'établissement du classement de la COUPE YAMAHA YZF 125R seront attribués conformément à l'Article 10 des Coupes de France Promosport.

ARTICLE 8 - CLASSEMENT

Un seul classement sera établi (pour le classement par épreuve et pour le classement final).

Le classement final de la COUPE YAMAHA YZF 125R sera établi conformément à l'Article 13 des Coupes de France Promosport (sans les primes).

ARTICLE 9 - PRIX

DOTATION PAR EPREUVE :

- BRIDGESTONE

1er .1 train de pneus 2ème .1 pneu arrière 3ème ..1 pneu avant

- YAMAHA : DOTATION PIECES DETACHEES YZF 125R

1er300 € TTC 2ème200 € TTC 3ème100 € TTC

DOTATION FIN DE SAISON :

YAMAHA : DOTATION PIECES DETACHEES YZF 125R

1er2.000 € TTC 2ème ...1.000 € TTC 3ème500 € TTC

Un jury composé de membres de la FFM, YAMAHA MOTOR France, ZF GRAND PRIX (Johann ZARCO, Laurent FELLON) et leurs partenaires élira le lauréat du " meilleur espoir " 2013.

Sur décision du jury, le lauréat sera soutenu afin d'intégrer un team lui permettant de poursuivre sa progression sportive dans les meilleures conditions (Red Bull Rockies Cup, Moto 3, 600 Supersport, SBK...) (suivant l'âge du lauréat).

ARTICLE 10 - RECLAMATIONS

Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément à l'Article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Tout démontage effectué sur demande du Directeur de Course donne lieu aux indemnités suivantes ou au remplacement des joints (culasse, embase, carter) en cas de conformité :

- haut moteur : 60 €
- haut moteur plus bas moteur : 120 €

Lors des épreuves, la F.F.M. se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) ou le plombage de tout ou partie de la machine pour contrôle ultérieur. La non disponibilité temporaire pour le pilote de ses pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces seront remises à la disposition du pilote le plus rapidement possible.

ARTICLE 11 - APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses annexes et aux règles générales C.N.V.

Tant en essais qu'en courses, tout geste ou manœuvre antisportif sera sanctionné immédiatement par un drapeau noir.

ARTICLE 12 - PARTENARIAT

Chaque pilote désirant participer à la COUPE YAMAHA YZF 125R devra obligatoirement porter sur sa combinaison les écussons des partenaires de la COUPE YAMAHA YZF 125R.

Chaque pilote devra apposer sur sa machine un sticker F.F.M. de chaque côté, sur un emplacement visible et coudre un écusson F.F.M. sur le haut du torse ou le devant des épaules de sa combinaison.

Les machines devront également être stickées avec le kit YAMAHA YZF 125R disponible dans le réseau de concessionnaires.

La présence d'annonceurs concurrents aux partenaires de la COUPE YAMAHA YZF 125R est strictement interdite. Tout pilote qui enfreindrait cette règle sera sanctionné par le non versement de la prime ou de la dotation correspondant au sticker manquant si le pilote est classé dans les 3 premiers. Le jury est souverain dans les autres cas, en cas de récidive, le pilote sera exclu de la COUPE YAMAHA YZF 125R.

ARTICLE 13 - REGLEMENT TECHNIQUE

Seules les modifications ou transformations précisées dans ce règlement sont autorisées.

Tout pilote dont la machine se sera révélée en infraction avec le règlement technique se verra sanctionné pour la course de référence. Il pourra également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui pourra entraîner une sanction allant jusqu'à l'exclusion à l'année.

Si un point particulier n'est pas prévu dans ce règlement technique, ou s'il manque de précision, le document de référence sera les REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES des épreuves de vitesse et de courses de côte. **Ainsi que les articles 12.3 et 15 de la Coupe de France Promosport et le règlement des machines Promosport.**

Les pneumatiques doivent être obligatoirement des BRIDGESTONE

| | | | | |
|-------|-------------|------|-----|----------------|
| 77677 | 90/580 R17 | R03Z | YCX | AVANT MEDIUM |
| 78383 | 90/580 R17 | E03Z | YEK | AVANT PLUIE |
| 77210 | 120/600R17 | R04Z | YCX | ARRIERE MEDIUM |
| 78384 | 120 595 R17 | E06Z | YEK | ARRIERE PLUIE |

Deux types de pneus seront proposés slick ou pluie.

Les pneus seront proposés à la vente sur les épreuves et le montage pourra être assuré par la structure logistique de la COUPE YAMAHA YZF 125R.

Le générateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie; dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièce. La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine. Elle doit être en bon état, et doit fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

Le niveau sonore des machines : 102 db au régime moteur de 5 500 trs

13.1 - Doivent être retirés :

- les béquilles (ATTENTION au contacteur de sécurité de la béquille latérale),
- le phare, les clignotants, le feu arrière, les pattes de fixation du phare avant, les rétroviseurs,
- le garde-boue arrière (il s'agit uniquement de la partie sur laquelle est fixée la plaque d'immatriculation, si cette partie n'est pas démontable, elle peut être coupée),
- la repose-pieds passager,
- le klaxon,
- la poignée de maintien passager,
- les commodos doivent être retirés à l'exception de celui du coupe-contact et du démarreur.

13.2 - Peuvent être retirés :

- le compteur de vitesse, le compte-tours et la jauge à essence ainsi que leurs supports,
- le câble de compteur et le système d'entraînement,
- le système de starter,
- le contacteur principal doit être conservé à son emplacement d'origine, son support peut être modifié,
- la patte de support de béquille latérale peut être coupée.

13.3 - Sont autorisés :

- le débouillage de la selle est autorisé,
- l'apport de cales dans la fourche avant, les ressorts devant rester d'origine,
- la viscosité de l'huile de fourche, ainsi que la quantité d'huile sont libres,
- la transmission secondaire est libre,
- le type de bougie et d'antiparasite est libre,
- le remplacement des durites de frein par de la durite type aviation,
- le remplacement du câble d'embrayage par un contre type accessoire,
- le remplacement des plaquettes de frein avant et arrière par un contre type accessoire,
- le système anti-pollution peut être rendu inactif, mais il doit rester en place tel que d'origine,
- un compteur compte-tours et témoin de température d'eau adaptable est autorisé, la sonde doit rester à son emplacement d'origine.

13.4 - Doivent être remplacés :

- **L'échappement d'origine doit être remplacé par un échappement complet compétition, collecteur plus silencieux de marque LEOVINCE,**
- Le carénage et la selle devront être ceux du kit poly YAMAHA YZF 125R distribué dans le réseau de concessionnaires.

13.5 - Doit être installé :

- Le guidon doit être bouché à chaque extrémité.
- Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière, est obligatoire. Elle devra être en matériau de type Nylon, Teflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur d'au minimum 5 mm.
- Un coupe circuit interrompant le primaire d'allumage doit être installé sur le guidon.

13.6 - Sont interdits :

En complément du premier paragraphe de l'article 14 sont notamment interdits :

- L'apport et l'enlèvement de matière
- La modification par usinage, polissage, rectification de toutes les pièces du moteur (cylindre, culasse, carter, etc.),
- la modification ou l'enlèvement du boîtier de filtre à air,
- la modification ou l'enlèvement de la couronne d'entraînement du démarreur,
- la modification ou l'enlèvement du régulateur de tension,
- le remplacement du guidon par un modèle autre que l'origine, la réparation du guidon est interdite,
- le remplacement du système d'allumage de type ECU ou toute modification ainsi que l'apport d'un boîtier (type POWER COMMANDER) est strictement interdit,
- la modification du circuit de refroidissement,
- toute autre modification non stipulée est interdite.

13.7 - Plombage du moteur

Il pourra être décidé en début de saison de plomber les moteurs. Le cas échéant, une circulaire précisant les modalités de celui-ci sera diffusée.

13.8 - Plaques numéros

La couleur des plaques numéros est noire, les numéros doivent être blancs aux dimensions réglementaires suivantes :

- hauteur 140 mm
- largeur 80 mm
- épaisseur 25 mm
- espacement entre deux chiffres 15 mm

Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
 Futura Heavy Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
 Univers Bold : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
 Univers Bold Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Franklin Gothic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Franklin Gothic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

13.9 - Carburant

Le moteur doit fonctionner avec du carburant de type sans plomb conforme à l'article 20 des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES. Des prélèvements pourront avoir lieu tout au long de la saison.

COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE 2013

Art. 1 : DEFINITION

O3Z met en compétition en 2013 **LA COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE**, dont les courses se dérouleront sur une durée maximum de 4 heures au sein du Trophée d'Endurance O3Z. Il sera attribué un titre de Vainqueur de la COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE.

Art. 2 : CALENDRIER

| | |
|--------------------|--------------------|
| 27 et 28 avril | ALCARRAS (Espagne) |
| 25 et 26 mai | DIJON PRENOIS |
| 22 et 23 juin | PAU ARNOS |
| 3 et 4 aout | LE VIGEANT |
| 14 et 15 septembre | LEDENON |
| 12 et 13 octobre | CAROLE |

Art. 3 : MACHINES ADMISES - CATEGORIES

Les motocycles de classes suivantes sont autorisés : EWC - SUPERSTOCK - OPEN

Le règlement technique sera celui du Championnat du Monde Endurance FIM, néanmoins les points spécifiques à l'endurance seront précisés à la fin du présent règlement.

Chaque épreuve donnera lieu à 3 classements distincts

- Scratch
- Superstock*
- Open*

*Sous réserve que ces catégories comptent 5 équipages minimum au départ.

Art. 4 : NOMBRE D'EQUIPAGES ET DE COUREURS ADMIS

Pour chaque épreuve, il sera accepté aux essais un nombre d'équipage 2 fois supérieur à la capacité de la piste pour une course d'endurance. (Cette capacité est variable selon les circuits et sera décomposée en deux finales).

Chaque équipage sera composé de deux coureurs et d'une moto.

Art. 5 : CONCURRENTS

La participation à la Coupe de France d'Endurance 2013 est réservée aux pilotes de nationalité française ou étrangère titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours. Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation pourront participer à la course mais ne pourront marquer de points à la Coupe de France d'Endurance.

Art. 6 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENT ET CAUTION

Toutes les demandes d'engagement pour les épreuves de la Coupe de France d'Endurance devront être adressées à :

O3Z
21 rue Albert Deman 85430 AUBIGNY

Il sera possible de s'engager sur les épreuves de la Coupe de France d'Endurance selon les modalités suivantes :

- Pour toutes les épreuves
- Epreuve par épreuve

Les priorités d'engagements seront les suivantes jusqu'à concurrence du nombre d'équipage admissibles et ce dans l'ordre des demandes d'engagement (cachet de la poste faisant foi ou heure d'inscription sur internet).

Les teams devront envoyer leur demande d'engagement accompagnée de :

- Deux chèques d'engagement par épreuve incluant la location du transpondeur et les droits photo en haute définition d'un montant total de 698 euros répartie de cette façon :
 - Un chèque de 200 euros encaissé 120 jours avant l'épreuve
 - Un chèque de 498 euros encaissé 25 jours avant l'épreuve
 - Un chèque de caution de 600 € couvrant les cautions des brassards, transpondeur, box et infrastructure.

Le chèque de caution, non encaissé, sera intégralement détruit en fin d'année. Eventuellement, il pourra être remboursé diminuée du montant nécessaire pour couvrir les pertes ou casses éventuelles du matériel confié si aucun accord amiable n'a été trouvé au préalable.

Art. 6.1 : Clôture des engagements

Les engagements devront être parvenus à O3Z avant le 31 Janvier, le cachet de la poste faisant foi. Les engagements parvenus après cette date seront pris en compte sans pénalité pour autant qu'il reste des places disponibles sur les épreuves choisies.

Article 6.2 : Remboursement des droits d'engagement

Le remboursement des droits d'engagement (hors frais administratifs d'un montant de 200.00 € non remboursable) sera effectué dans les cas suivants :

- Désistement du pilote au moins 25 jours avant l'épreuve pour raison non médical.
- Désistement passé le délai des 25 jours pour raison médical sous réserve de présentation d'un certificat médical 48 heures avant l'ouverture du Contrôle Administratif de l'épreuve.

Aucun remboursement du montant restant ne sera effectué dans les autres cas.

Il vous est possible de prendre une assurance annulation afin de couvrir les frais administratifs.

auprès de : www.assurancepiste.com.

Pour être prise en compte, l'annulation doit être faite obligatoirement par mail à alain@o3z.fr ou par courrier à O3Z (Art. 2)

Article 6.3 : Remise sur droit d'engagement

Tout pilote a la possibilité de réduire le droit d'engagement à une épreuve en mettant à la disposition de l'organisation un ou deux commissaires de piste.

Ceux-ci devront être en possession de la qualification "commissaire de piste" et d'une licence OFF en cours de validité.

Ils officieront du samedi matin au dimanche soir et seront pris en charge par l'organisation pour les repas du samedi matin au dimanche midi. Attention, ces commissaires ne seront ni hébergés, ni défrayés.

La remise sur le droit d'engagement est de 80 € par commissaire mis à disposition, leur nombre étant limité à 2 personnes par Team.

Avec obligation pour ces commissaires, d'être présent le samedi et le dimanche de 7H45 à 19H

Sous acceptation de O3Z suivant le nombre demandé par le plan de sécurité.

Si cette/ces personne(s) ne pouvait(ent) être présente(s), O3Z devra être prévenu au minimum 8 jours avant l'épreuve sous peine d'encaissement de 50% du montant du chèque de caution.

Art. 7 : SELECTION DES EQUIPAGES

La sélection des équipages engagés dans le respect de l'article 6.1, pour chaque course sera effectuée, en respectant l'ordre des priorités et dans l'ordre de réception des demandes d'engagement pour chaque niveau de priorité :

- Les teams engagés sur la totalité des épreuves
- Les teams engagés sur le plus grand nombre d'épreuves
- Les autres teams.

La liste des inscrits sera visible sur le forum O3Z dès le 15 février.

Dans tous les cas non prévus, O3Z sera souverain.

Si un équipage est non conforme à l'image de la manifestation, son dossier pourra être refusé ou être exclu de la manifestation.

Art. 7.1 : Numéro de course

Les numéros seront attribués :

- Pour l'ensemble de la saison
- De la même manière que l'article 7
- Le numéro 1 est réservé au vainqueur de l'année précédente, s'il n'est pas demandé, il ne pourra pas être demandé par un autre team. Le numéro zéro est interdit.

Art. 8 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les vérifications administratives auront lieu :

Le jeudi : 18h00 à 20h00

Le vendredi : 7h30 à 12h30 et de 14h00 à 19h00

Les vérifications techniques auront lieu :

Le vendredi : 8h30 à 12h30 et de 14h00 à 19h00

Les différents lieux seront précisés sur le règlement particulier de l'épreuve.

Tous les équipages devront obligatoirement présenter leur machine et leur équipement aux vérifications techniques.

Un contrôle sonomètre aura lieu obligatoirement pour toutes les machines à l'issue d'une des séances qualificatives, celui-ci ne devra en aucun cas dépasser 102 décibels.

Art. 9 : PASS

Chaque équipage se verra remettre 9 pass personnels sous forme de bracelet et 3 passes véhicules à coller obligatoirement lors des contrôles administratifs.

Identifications des passes :

- Team manager : 1
- Mécaniciens, ravitailleur, pompiers, chronomètres : 6

2 pass "mobiles" seront affectés aux chronomètres en plus de leurs bracelets.

Un bracelet sera posé aux pilotes directement par le secrétariat, et il leur sera remis deux brassards de la même couleur sur présentation de leurs confirmations d'engagement et d'une pièce d'identité. Ils devront les porter pendant toute la durée de la manifestation.

Les pilotes devront participer aux séances d'essais correspondantes à la couleur qui lui aura été attribuée et sur la machine sur laquelle ils sont engagés.

La couleur n'a pas de relation avec l'ordre de départ de la course.

Il ne pourra en aucun cas changer de couleur pendant toute la durée des essais qualificatifs et de la course.

Le non-respect de ces dispositions entraînera une sanction pouvant aller jusqu'à la disqualification de l'équipage.

Art. 10 : BRIEFING

Un briefing obligatoire sera organisé sur chacune des épreuves le vendredi soir, l'heure sera stipulée sur le règlement particulier. Le lieu sera précisé sur le tableau d'affichage.

Tous les teams manager figurant sur la fiche d'engagement sont tenu d'y participer sous peine d'une pénalité Stop & Go de 30 secondes. Il pourra être accompagné de ses pilotes.

Un représentant de Team et un représentant des pilotes participant à tout le championnat pourront être désigné pour participer aux réunions de jury.

Art. 11 : CARBURANT

Le carburant devra être du type sans plombs, conformément à la réglementation F.I.M.

Le carburant Bio Ethanol est également autorisé.

Art. 12 : ESSAIS

Chaque équipage bénéficiera de 2 séances d'essais de 20 minutes pour chacun de ses pilotes. Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une de ces séances qualificatives.

Un pilote ne pourra participer aux essais que dans la série qui lui sera réservée, en fonction de la couleur de ses brassards et de son bracelet, et de la manière suivante :

- 1ère séance qualificative : Elle sera faite avec les numéros des motos en 2 groupes distincts.
- 2ème séance qualificative : Une fois les deux groupes de même couleur de brassard chronométrés sur la première séance, un classement cumulé sera fait permettant ainsi de composer cette deuxième séance qualificative par chrono et non plus par numéro de course.

Art. 13 : QUALIFICATION POUR LA COURSE

Pour être admis au départ de la course de la Coupe de France d'Endurance, un pilote doit obligatoirement faire un minimum de 3 tours et avoir réalisé dans une de ses séances un temps inférieur ou égal à 120% de la moyenne des 3 premiers de chaque finale. Le jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Art. 14 : GRILLE DE DEPART

Une grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne du meilleur temps réalisé par chaque pilote lors des qualifications.

Art. 15 : MODIFICATION ET CONFIRMATIONS DES EQUIPAGES

Il est interdit de modifier les couleurs des pilotes d'un équipage durant les séances d'essais qualificatives. Au plus tard une heure après la fin des qualifications les teams devront déclarer la composition de l'équipage et le pilote prenant le départ.

Art. 16 : STANDS

L'attribution des stands sera faite par le secrétariat. Les équipages pourront y amener leur machine et aménager celui-ci. Le matériel et les machines entreposés dans les stands restent sous la responsabilité de leur propriétaire.

Les stands seront mis gratuitement à disposition des équipes le samedi à partir de 20h30 pour la finale B et le dimanche à partir de 13h pour la finale A. Toutefois pour celles qui souhaiteraient en disposer avant il sera possible de louer ceux-ci à partir du jeudi soir au samedi soir 20h.

Chaque équipage doit posséder dans son stand un extincteur d'une capacité de 5 kg pour les appareils à poudre type A.B.C. ou polyvalente et de 2 kg pour les extincteurs de type CO₂ (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Extincteur à eau interdit. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le stand par le circuit.

Un stand peut être affecté à un ou plusieurs concurrents, ils devront se partager :

- La surface couverte
- Les installations
- La surface devant le stand

L'usage de tout appareil électrique avec ou sans fils est formellement interdit.

L'usage de couvertures chauffantes est autorisé si celles-ci se trouve à un minimum de 5 mètres du derrick.

Chaque Team Manager est responsable du respect des consignes de sécurité. (art. 26 des règles générales pour les épreuves de vitesse)

Le non-respect de ces consignes de sécurité sera passible d'un stop & go de 30 secondes allant, en cas de récurrence, jusqu'à la disqualification du team.

Art. 17 : PROCEDURE DE DEPART

La grille de départ sera du type "Le Mans" sauf sur les circuits ne le permettant pas type "Carole"

Le ravitaillement est interdit sur la grille de départ.

- H -20' : panneau 5' - klaxon - feu vert en sortie des stands pour le tour de formation - drapeau rouge sur la grille de départ.
- H -19' : panneau 4' - klaxon
- H -18' : panneau 3' - klaxon
- H -17' : panneau 2' - klaxon
- H -16' : panneau 1' - klaxon
- H -15' : fermeture de la sortie des stands - klaxon - feux rouge en sortie des stands

Les équipages qui ne seraient pas sortis de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci prendront le départ des tours de chauffés depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires; le feu de sortie des stands sera mis au vert pendant 30 secondes permettant aux pilotes de rejoindre les tours de chauffés. Il sera appliqué un Stop & Go de 30 secondes pour non-participation au tour de formation.

Les pilotes rencontrant un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands afin de remédier au problème. Dans ce cas les coureurs ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands, pourront prendre le départ des tours de chauffe lorsque le feu de la sortie des stands sera au vert (après le passage du peloton et avant le V.I.R.).

Avant le départ des tours de chauffe :

- Panneau 3' :

Evacuation de la piste pour toutes les personnes, sauf un mécanicien qui tiendra la machine.

Si un problème survient, le pilote devra pousser sa machine dans la voie des stands pour intervenir sur celle-ci. Ce coureur pourra prendre le départ des tours de chauffe depuis la sortie des stands

- Panneau 1'
- Panneau 30"

- Départ des tours de chauffe au drapeau vert situé sur la ligne de départ.

Chaque participant court vers sa machine, met le moteur en marche et débute les tours de chauffe.

Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription " PUSH " en noir ait été présenté sur la plateforme de départ.

Après un temps raisonnable, tout pilote qui ne pourra pas démarrer devra regagner les stands et prendre le départ retardé depuis la sortie des stands après le peloton et avant le V.I.R.

Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre les tours de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu sera remis au rouge. Cette procédure sera reconduite après le premier passage des concurrents puis restera au rouge jusqu'au départ de la course.

Tout pilote qui rencontre un problème lors des tours de chauffe peut retourner dans la voie des stands pour réparer et prendre le départ en bout de la sortie des stands.

Il sera appliqué deux Stop & Go si la totalité des tours de chauffe n'est pas effectuée.

A l'issue des 2 tours de chauffe, il sera présenté le drapeau rouge et tous les participants devront se remettre en grille.

- H-3' : Panneau 3 minutes - klaxon
- H -1' : Panneau 1 minute - klaxon
- H -30" : Panneau 30 secondes - klaxon
- H -00 : Départ de la course au drapeau national situé au milieu de la grille face aux pilotes.

Chaque coureur court vers sa moto, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course. La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

Art. 18 : PROCEDURE DE STOP & GO

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop & Go. La zone de pénalité est définie lors de chaque briefing.

Le team en sera informé par la Direction de course. Ensuite, celle-ci présentera 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 présenté, et le pilote sera exclu de la course.**

Lors de la pénalité, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box et devra obligatoirement effectuer un tour complet avant de stopper à celui-ci.

Dans le cas où un pilote pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de Stop & Go avant la fin de la course, 1 minute sera ajoutée à son temps.

Art. 19 : ARRETS AUX STANDS

Tout pilote désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine, la piste de décélération.

La vitesse dans la voie des stands sera stipulée dans le règlement particulier de chaque épreuve. (en cas de non-respect, il sera sanctionné par une amende de 75 € ou le retrait de son meilleur temps pendant les essais ou d'un Stop & Go pendant la course.

Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant le stand assigné à la machine. A tout arrêt au stand pour quelques raisons que ce soit, le moteur doit être arrêté.

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

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

- Changement de roue
- Changement des plaquettes de frein ou des étriers
- Complément d'eau ou d'huile
- Tension et graissage de la chaîne
- Réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche
- Il sera accepté que le nettoyage de la bulle intervienne après le ravitaillement d'essence
- Ravitaillement d'essence
- Important : 4 personnes sont habilitées à travailler sur la machine devant le stand. Si le pilote participe aux opérations, il sera considéré comme l'une de ces personnes

Pour toute autre intervention, la moto devra obligatoirement rentrer dans le box, le nombre d'intervenant est illimité. S'il est nécessaire de mettre en route le moteur pour un essai ou un réglage, le moteur devra être arrêté avant de sortir la machine du box. Aucune autre moto ne doit être entreposée dans le box.

Pour repartir, deux personnes sont autorisées à pousser la machine. L'utilisation d'une batterie additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen mécanique ou électrique extérieur à la moto.

La porte arrière du box doit obligatoirement être fermée. Si la porte avant est fermée pendant la course, la machine sera considérée comme ayant abandonnée.

Art. 20 : RAVITAILLEMENT

Important : le pilote ne peut être sur la machine pendant le ravitaillement.

Un préposé à l'extincteur doit être présent lors du ravitaillement, il doit être positionné à l'arrière de la machine. Celui-ci ainsi que le préposé au ravitaillement doivent porter des vêtements de protection (coton minimum), une cagoule ignifugée, des lunettes de protection ou casqué, des gants et chaussures ou bottes en cuir.

Ceci est également obligatoire lors des opérations de remplissage du derrick.

Cet article doit être respecté à tout moment de l'épreuve, tout manquement sera sanctionné par un stop and go.

Art. 21 : ARRET SUR LA PISTE

1° : Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner volontairement de plus de 10 mètres de sa machine à l'arrêt sur le circuit, sous peine de mise hors course.

Il est interdit à un pilote arrêté pour une cause quelconque, de conduire ou de pousser sa moto dans le sens contraire du circuit. Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec les moyens du bord.

Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit sera mis hors course (y compris les commissaires de piste sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité).

En cas de problème de santé ou 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.

2° : 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.

Sur les circuits ne permettant pas de pousser sa machine afin de regagner les stands, les machines et leur pilote pourront être ramenés par un véhicule de ramassage. Dans ce cas, un ou plusieurs tours de pénalité seront définis par le jury selon la configuration du circuit.

Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celle 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 de plusieurs commissaires. Le pilote pourra se faire aider par deux de ses mécaniciens dès qu'il aura passé la ligne d'entrée de la voie des stands.

3° : En cas de panne ou de chute entraînant l'abandon (déclaration signé par le Team Manager à la direction de course), le pilote et la machine seront rapatriés, jusqu'aux stands avec le véhicule de ramassage.

Art. 22 : CONDUITE EN COURSE

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.

Si un pilote utilise un échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.

La moto engagée devra être conduite, à tour de rôle, par les deux pilotes confirmés sur celle-ci.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraînera le meilleur temps du pilote concerné.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course sera sanctionné par un Stop & Go de 30 secondes.

Art. 23 : ARRÊT OU NEUTRALISATION DE LA COURSE - NEUTRALISATION DE LA COURSE - 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 ou les Safety-Cars, dont les gyrophares rouges seront allumés. La sortie de la voie des stands sera fermée (feux rouges allumés). Tous les postes de commissaires présenteront un drapeau rouge à croix de Saint André blanche complété d'un drapeau jaune agité. Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière le ou les Safety-Cars en file indienne.

Les pilotes pourront alors rentrer dans les stands, mais devront obligatoirement attendre le passage du Safety-car suivant pour reprendre la piste. La sortie des stands sera ouverte 10 secondes après le passage du Safety-car (feu vert) et restera ouverte pendant 10 secondes.

Chaque tour derrière le Safety-Car sera comptabilisé.

Lorsque la direction de course décidera de relancer la course, les Safety-Cars allumeront leurs gyrophares orange en plus du rouge dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils conserveront ces feux durant 1 tour puis quitteront la piste à l'endroit où ils l'ont emprunté.

Dès que les Safety-Cars auront quitté la piste, la sortie des stands ré-ouvrira 10 secondes après le passage du premier pilote.

Tout dépassement du Safety-cars ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité " Stop & Go "

- Interruption de course

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (son emplacement sera indiqué aux responsables des équipes lors du briefing). Si une machine arrêtée à son stand pour une intervention ne peut être dirigé vers le parc fermé, tous les travaux doivent être arrêtés jusqu'à la reprise de la course.

1. Si moins de 3 tours ont été effectués par le pilote de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue. La grille de départ sera identique.

2. Si plus de 3 tours ont été effectués par le coureur de tête et tous les autres pilotes dans le même tour que le pilote 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 ou tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la course.

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

- Nouveau départ

Si un nouveau départ devait être donné, il aura lieu au plus tôt, 15 minutes après la présentation du drapeau rouge.

Le parc fermé sera ouvert 5 minutes avant l'ouverture de la voie des stands. Les teams seront alors autorisés à ramener leur machine devant leur stand ils pourront alors faire le complément de carburant changer de pneus, à l'exception de toutes autres interventions.

Les machines qui se trouvaient dans la voie des stands au moment de l'arrêt pourront reprendre le départ selon la procédure après le passage

Le nouveau départ sera donné selon la procédure simplifiée, la grille sera établie sur le classement du tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier ont franchi la ligne d'arrivée avant l'interruption de la compétition.

Toutefois, en cas 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 particulier, les pilotes prendront place derrière le Safety-Car dans l'ordre du classement à l'issue de la partie interrompue, les uns derrière les autres.

Ils ne pourront pas se dépasser. Le Safety-Car effectuera un tour complet puis 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 ou la course aurait dû se terminer.

Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par l'addition des tours et des temps effectués dans chacune d'elles.

- Arrêt de la course sous Safety-Cars

Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant une neutralisation de la course sous Safety-Cars, le nouveau départ s'effectuera " lancé " derrière les Safety-Car.

Le directeur de course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ. Les machines seront respectivement placées dans l'ordre et derrière le Safety-Car ou elles se trouvaient au moment de l'arrêt de la course, les Safety-Cars effectueront quelques tours afin de se recalier et la course sera relancée selon la procédure habituelle.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon seront admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée sera présenté à l'heure ou la course aurait dû se terminer.

Art. 24 : 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.

Tout équipage qui ferme son stand coté piste en course ou qui sort sa machine à l'arrière de son box sera considérée comme ayant abandonné.

Art. 25 : ARRIVEE

Au terme du temps prévu pour la course, on présentera au pilote de tête, le drapeau à damiers sur la ligne de chronométrage " arrivée ". Si le coureur de tête ne franchit pas la ligne d'arrivée dans les 5 minutes, on présentera le drapeau à damier au coureur second, au classement de la course, ou au suivant si celui-ci ne passe pas non plus la ligne d'arrivée dans les 5 minutes.

Art. 26.1 : Classement de la course

Pour être classé, un équipage doit :

1° Avoir effectué au moins 75% de la distance parcourue par l'équipage vainqueur.

2° Franchir la ligne d'arrivée sur la piste après le vainqueur de la course dans les 5 minutes.

A l'issue de la finale toutes les motos sont mises en parc fermé et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation du Jury.

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'article 23.

Les points suivants seront attribués, pour chaque course, aux pilotes toutes classes confondues sur le classement Scratch de la course :

| | | |
|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1er :25 pts | 6ème :10 pts | 11ème :5 pts |
| 2ème :20 pts | 7ème :9 pts | 12ème :4 pts |
| 3ème :16 pts | 8ème :8 pts | 13ème :3 pts |
| 4ème :13 pts | 9ème :7 pts | 14ème :2 pts |
| 5ème :11 pts | 10ème :6 pts | 15ème :1 pt |

Il sera attribué un barème similaire pour le classement Superstock et le classement Open (sous réserve des dispositions de l'article 3).

Art. 26.2 : Classement final

- Un titre de " Vainqueur de la Coupe de France d'Endurance Pilote " sera attribué.

- Un titre de " Vainqueur de la Coupe de France d'Endurance Team " sera attribué

Sera totalisé respectivement les points acquis sur toutes les courses par chaque pilote pour le titre de Vainqueur de la Coupe de France d'Endurance. Les ex-aequo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc... En cas d'égalité parfaite, il sera déclaré deux Vainqueur de la Coupe de France d'Endurance.

Seul les points du classement Scratch seront comptabilisés pour l'attribution du titre " Vainqueur de la Coupe de France d'Endurance Team "

Pour apparaître sur le classement final, un pilote ou un Team devra participer à au moins quatre courses.

Art. 27 : COUPES ET PRIMES

A chaque course seront remises :

Des coupes aux pilotes des équipes 1ère, 2ème et 3ème Scratch

Des coupes aux pilotes des équipes 1ère, 2ème et 3ème Superstock

Des coupes aux pilotes des équipes 1ère, 2ème et 3ème Open

Une prime de 359 euros de réduction uniquement sur la course d'après au 1er Team Scratch de l'épreuve.

Une prime de 215 euros de réduction uniquement sur la course d'après aux 2ème Team Scratch de l'épreuve.

Une prime de 143 euros de réduction uniquement sur la course d'après aux 3ème Team Scratch de l'épreuve.

Art. 28 : RECLAMATIONS

Les réclamations devront être formulées et déposées conformément aux dispositions de l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Art. 29 : PRESCRIPTIONS GENERALES

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

Art. 30 : RESPONSABILITES

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. Les concurrents ont également la responsabilité de tous les membres de leur équipe.

Art. 31 : LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux. Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjudice des sanctions disciplinaires encourues par le titulaire ou le responsable du team à qui ils ont été délivrés.

Article 32 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE

Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long de ses abords, doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord Préalable. Toutes publicités liées à l'alcool ou au tabac sont formellement interdites sur quelconque support. Dans le cadre de ces manifestations, les participants à la Coupe de France d'Endurance, reconnaissent céder à O3Z leur droit à l'image. Des passes "presse" pourront être délivrés sur demande et acceptation d'O3Z. Toute commercialisation de photo ou de produit dérivé de ces manifestations sans accord écrit de O3Z entrainera automatiquement une action en justice.

Art. 33 : OFFICIELS

Les officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme. Ils seront cités sur le règlement particulier de l'épreuve.

Article 34 : PLANNING HORAIRE - PLAN DU CIRCUIT

Les plannings et plan de circuit seront fournis avec les règlements particuliers des épreuves.

REGLEMENT TECHNIQUE DE LA COUPE DE FRANCE D'ENDURANCE 2013

GENERALITES

Le règlement technique de la Coupe de France d'Endurance est basé sur le règlement F.I.M. du Championnat du Monde d'Endurance (http://www.fim-live.com/fileadmin/alfresco/Endurance_fr.pdf)

Art. 1 : Equipement pilote

Les coureurs doivent porter une combinaison de cuir d'une seule pièce. La doublure ou les sous-vêtements ne doivent pas être en matière synthétique. Les coureurs doivent également porter des gants et des bottes de cuir qui, avec la combinaison, couvrent complètement le coureur depuis le cou jusqu'en bas. Les coureurs doivent porter un casque qui soit en bon état, bien ajusté et fixé correctement. Les casques doivent être de type intégral et conforme à l'une des normes internationales reconnues :
- Europe ECE 22-05 'P'
- Japon JIS T 8133 : 2007
- USA SNELL M 2010
Les visières doivent être en matière sécurit®. Des visières jetables sont autorisées. Toute question relative au fait que les vêtements et/ou casque du coureur soient appropriés ou en bon état sera prise par le responsable Technique de l'épreuve
Une protection dorsale aux normes 1621-2 est obligatoire

Art. 2 : Plaques-numéros et couleurs

Les machines devront être équipées de plaques à Numéro qui devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et de chaque côté en bas de carénage. Les couleurs seront :
Formule EWC..... plaques Noires... N° blanc
Superstock..... plaques Rouges... N° blanc
Open..... plaques Vertes... N° Blanc

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 140 mm appliqués sur l'avant sont :

Largeur minimale : 80 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 120 mm appliqués sur le côté sont :

Largeur minimale : 60 mm
Largeur min. des traits : 25 mm

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Futura Heavy Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Univers Bold : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Univers Bold Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Franklin Gothic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Franklin Gothic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Oliver medium : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
Oliver medium Italic : 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Art. 3 : Systèmes de Ravitaillement

Les vannes type aviation sont obligatoires. Elles doivent être étanches lors du remplissage. Les dispositifs de remplissage "derrick mobiles" sont autorisés. Tout autre moyen est interdit. Les derricks "fixe" devront être montés solidement, à l'intérieur des stands (dépassement maxi autorisé de 50cm) Le ravitaillement des derricks doit être effectué avec une pompe manuelle. Tout système électrique ou ensemble jerrycane/entonnoir est interdit. Tout système jugé dangereux par le responsable technique sera interdit.

Art. 4 : Pneus

Manufacturier Libre - Quantité libre

Art. 5 : Système d'échappement

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée avec par le constructeur et inversement.

Les machines dotées d'un échappement "bas" (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose pieds, l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-contre).

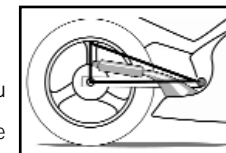
Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

La limite de bruit est de 102 db, à tout moment de la manifestation, aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

Art. 6 : Phare et feu

Les phares à l'avant doivent être retirés.

Un feu rouge à l'arrière est recommandé en cas de pluie.



CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE 2013

ART.1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2013 le Championnat de France de la Montagne.

Un Champion sera désigné dans les classes suivantes :

| | |
|------------------------|---|
| 125 cc : | 81 à 125 cc 2 temps et moto 3 |
| Open Montagne : | 250 cc mono ou bicylindres 2 temps 500 cc mono 2 temps de 250 cc à 550 bicylindres 4 temps de 250 cc à 700 cc mono 4 temps |
| 600cc : | 300 à 600 cc 4 cylindres maxi 675cc pour les 3 cylindres 4 temps de 650 à 750cc bicylindres 4 temps |
| 1300 cc : | 601 à 1300 cc A partir de 2014, la cylindrée maximum sera de 1000cc |
| Side-Cars : | maxi 1300 cc 4 temps |
| Quads : | 125 cc à 750 cc mono et bicylindres 2 ou 4 temps, répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte |

Trophée Moto 25 Power : il sera décerné si un minimum de 12 pilotes classés est atteint sur l'ensemble de l'année.

Un titre de vainqueur du Trophée Supermoto (machines de supermotard et monobike) sera décerné en fin d'année.

Une machine ne peut servir que dans une seule catégorie.

ART. 2 - CONCURRENTE

Lors de la 1ère épreuve, les concurrents éliront leurs 3 représentants : 1 solo, 1 sidecariste, 1 quad.

Les épreuves du Championnat de France de la Montagne 2013 seront réservées :

- aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence internationale, NCA, NPA ou NJ délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours,

- aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence internationale, NCA, NPA ou NJ délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours, sous réserve qu'ils puissent justifier, avant la première épreuve du Championnat, et qu'ils en fassent la demande auprès de la C.N.V., d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives ou de la détention d'une licence F.F.M. depuis au moins trois années consécutives.

- **aux pilotes de nationalité Suisse titulaires d'une licence UEM délivrée par la Fédération Suisse pour l'année en cours. Ils pourront participer aux épreuves du Championnat de France et bénéficier des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront réattribués dans le cadre du classement final du Championnat de France.**

Le Président de la Commission Nationale Vitesse sera chargé d'étudier les dossiers déposés en début de saison par les pilotes concernés par la disposition précédente.

Si les pilotes de nationalité étrangère licenciés F.F.M. ne répondent pas aux critères précités, ils pourront participer aux épreuves du Championnat de France et bénéficier des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront réattribués dans le cadre du classement final du Championnat de France.

Les licenciés NCB, NPB et une manifestation ne pourront apparaître au classement du Championnat de France. Ils devront accomplir leurs montées d'essais et de courses dans la catégorie Promotion en dehors des licenciés disputant le Championnat de France.

Les pilotes ayant accédé trois fois au podium au cours de l'année dans la catégorie Promotion ne pourront plus participer à la catégorie Promotion pour les trois années suivantes.

ART. 3 - MACHINES

Les machines autorisées à disputer le Championnat de la Montagne devront répondre aux définitions du règlement des machines de courses sur route et leur niveau sonore doit être inférieur à 102 db conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

Les machines tout terrain conformes au règlement monobike ou supermotard seront également admises en Championnat de France.

Les machines de la catégorie Promotion devront être soit conformes au règlement Promotion Vitesse, soit des machines 125cc à 1300cc conformes au règlement des courses sur route ou des machines de provenance tout terrain conformes au règlement monobike ou super motard.

Les pneus référencés cross ou enduro ainsi que les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits.

Les pneus pluie sont autorisés.

L'essence utilisée devra pour les 4T être du super sans plomb, conformément à la réglementation F.I.M.. Pour les 2T, l'essence utilisée devra être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL.

Les motocycles devront être équipés d'un coupe-circuit ou d'un interrupteur monté sur la gauche ou la droite du guidon permettant d'arrêter le moteur.

En Side-Cars, un coupe-circuit pour le pilote et le passager qui doit être actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi d'un mètre. Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Il n'y aura aucune différenciation dans le classement entre les machines de course et les machines de sport. Un coureur ne pourra s'engager sur plusieurs machines dans une même classe.

Un coureur engagé dans plusieurs classes devra effectuer ses différentes montées à l'intérieur des horaires prévus pour chaque classe au programme de la manifestation, avec la machine appropriée. Trois montées seront autorisées, à condition que le pilote parte à sa place dans sa catégorie.

Une même machine ne pourra pas être utilisée par plusieurs pilotes.

Une seule double monte sera autorisée.

Aucune zone de chauffe ne peut être prévue.

Les couvertures chauffantes sont autorisées. Dans le cas d'un parc concurrents situé après la ligne d'arrivée ou éloigné de la ligne de départ, elles pourront être alimentées avec un groupe électrogène uniquement dans une zone définie par la Direction de Course. Cette disposition ne devra en aucun cas perturber le bon déroulement des montées. Le non-respect de cette prescription sera sanctionné.

ART. 4 - EPREUVES

Le Championnat 2013 se déroulera sur les épreuves suivantes :

| | | |
|------------------------|-----------------------------------|---|
| 19-20 mai | CHANAZ | MC CHANAZ |
| 08-09 juin | MARCHAUX | AM DOUBS |
| 29-30 juin | CHATEL-ST-DENIS - Les Paccots | MOTO-CLUB CHATEL <i>Case postale 135 CH - 1618 Châtel-St-Denis</i> |
| 06-07 juillet | BOECOURT - La Caquerelle Boécourt | MOTO RACING TEAM <i>Case postale 18 CH -2856 Boécourt</i> |
| 20-21 juillet | VILLERS SOUS CHALAMONT | MOISSA GAZ |
| 10-11 août | HAUTEFAGE LA TOUR | MC VILLENEUVOIS |
| 17-18 août | MARLHES | MC PICARLOUX |
| 07-08 septembre | PANISSIERES | AMR PANISSIEROISE |

Les épreuves disputées en Suisse pourront être disputées par les pilotes Français, les points comptant pour le championnat leur seront attribués, l'attribution des primes et des points se feront comme définis à l'article 2. Ces épreuves comporteront les catégories 125cc, Open, 600cc, 1300cc, Quad et side-cars.

Toutefois, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison, dans ce cas les concurrents devront être prévenus dans les meilleurs délais avant le déroulement de celles-ci. Elles devront incorporer toutes les classes admises à disputer le Championnat sans exception. Elles feront l'objet d'un chronométrage officiel.

Le départ de la côte devra être aménagé par le tracé d'une ligne blanche barrant la chaussée et située à 15 mètres au-delà de la ligne de départ, l'intervalle compris entre ces deux lignes constituant la zone de faux départ.

Un seul faux départ sera toléré par montée.

L'intégration d'une compétition ou d'une démonstration de véhicules dépendant d'une autre Fédération sera soumise à l'approbation de la C.N.V.

ART. 5 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement.

Chaque concurrent devra également soumettre sa machine (ou ses machines en cas de double monte) aux opérations de vérifications techniques. Il lui sera remis le transpondeur servant au chronométrage. Il devra laisser une caution de 200 € pour garantir le retour du transpondeur.

Il est recommandé de mettre en place les vérifications administratives et techniques dès le vendredi après-midi.

Les contrôles techniques sont effectués tels que décrits au chapitre des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte.

Lors de la première épreuve, les pilotes recevront un livret technique qu'ils devront obligatoirement présenter aux Commissaires Techniques à chaque épreuve.

La couleur des numéros est libre à condition que les dimensions restent réglementaires et leur contraste soit suffisant pour être lisible. Les Commissaires Techniques sont juges de la bonne lisibilité des plaques numéros.

Les bacs récupérateurs d'huile sont obligatoires pour les machines 4 Temps.

Les bas de carénage seront déposés pour le passage au contrôle technique

ART. 6 - BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve le samedi avant le début des essais.

Tous les pilotes sont tenus d'y participer et devront émarquer la feuille de présence.

Toute absence sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

ART.7 - FORMULE

Le Championnat de la Montagne se disputera sur la totalité des épreuves organisées.

Si moins de 12 pilotes sont classés dans une catégorie à la fin de l'année, celle-ci deviendra Trophée de France.

Les ex aequo seront départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils auront le même classement.

ART. 8 - PARCOURS

Le Championnat de la Montagne se disputera sur les parcours retenus et homologués par la Commission, après un examen des candidatures et visite des parcours. Des dérogations pourront être acceptées par la Commission.

Tout club postulant pour le Championnat pour la première année devra avoir organisé, l'année précédente, une épreuve équivalente supervisée par un délégué de la Commission Nationale Vitesse. Pour cela, trois mois avant l'organisation de son épreuve, il devra prendre contact avec la C.N.V. afin qu'elle désigne un Délégué.

Les épreuves devront se dérouler sur un parcours ascendant, d'une largeur minimum de 4 mètres et interdit temporairement à la circulation. Le revêtement devra être correct.

Les parcours ne correspondant pas à la définition précédente pourront éventuellement être acceptés après étude par la Commission.

Pour des raisons de sécurité, la Commission Nationale Vitesse se réserve le droit de refuser l'homologation d'une piste, même si celle-ci répond aux critères précités.

Une homologation Championnat de France concernant une Course de Côte est valable pendant trois ans, sauf modifications importantes sur le tracé.

ART. 9 - ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement devront parvenir 30 jours avant la date de la manifestation, accompagnées d'un droit de 122 €, 76 € pour la catégorie Quads, (dont 10 € de droit de transpondeur), passée la date de clôture une majoration de 70 € sera appliquée, 45 € pour la catégorie Quads, (soit un total de 192 € ou 121 € pour la catégorie Quads).

Le montant du droit d'engagement de la catégorie Educative ne pourra pas être supérieur à 20 €.

Après la date de clôture, les engagements pourront être refusés par les Organisateurs.

L'organisateur devra confirmer leur acceptation aux pilotes dans les huit jours suivant la date limite des engagements.

Les droits d'engagement seront remboursés, dans le mois qui suit l'épreuve, dans la mesure où le concurrent prévient l'organisateur de son forfait au plus tard à la date de clôture des engagements de l'épreuve en question.

Passé ce délai et au plus tard avant l'ouverture des vérifications administratives, une pénalité de 30 € sera retenue.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

Les quinze premiers de l'année précédente en chaque catégorie porteront pour la saison 2013 un numéro qui leur sera attribué par la Fédération.

Les pilotes de la catégorie Moto 25 Power se verront attribuer les numéros de 1 à 40. Les pilotes de la catégorie Quads, les numéros de 800 à 899 et les pilotes de la catégorie Promotion, les numéros de 700 à 799.

Dès que les pilotes du Championnat de France de la Montagne auront eu un numéro d'attribué, ils ne pourront, en aucun cas, le changer durant tout le Championnat.

ART. 10 - ESSAIS

Les organisateurs devront obligatoirement prévoir **deux montées minimum**. Si les horaires le permettent prévoir une **3ème montée** le samedi après-midi qui devront commencer à 12 heures, dont au moins la première sera libre, les pilotes ne seront pas tenus d'y participer.

Les pilotes de la catégorie Promotion effectueront **au minimum trois montées** le samedi après-midi et **une montée minimum** le dimanche matin.

Les montées d'essais libres et chronométrées se feront dans l'ordre des numéros.

En cas d'ex-æquo, on tiendra compte de l'autre montée.

Dans tous les cas, les pilotes devront au moins effectuer une montée pour pouvoir prétendre aux montées officielles.

Il est rappelé que le port du casque (**qui doit être conforme à l'article 15 des règles générales des contrôles techniques**), est également obligatoire pour le retour. Les pilotes et les passagers devront obligatoirement être vêtus d'une combinaison de cuir, de bottes, de gants et d'une **protection** dorsale.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fera sous la responsabilité du Directeur de Course.

Les pilotes de motos et équipages de Side-Cars doivent obligatoirement effectuer leurs montées d'essais et de course, ainsi que les retours, avec leurs machines respectives passées au contrôle, sans changement de pilote ou de passager.

Tout pilote qui sera pris dans la côte les jours précédents l'épreuve avec une machine non-conforme au Code de la Route ou en violation avec celui-ci sera sanctionnée par le Jury. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

ART. 11 - COURSES

Deux montées de course seront prévues, chacune d'elle donnant lieu à l'attribution de points pour le classement du Championnat de France, selon le barème défini à l'article 12.

Le départ sera donné moteur en marche et dans l'ordre décroissant de la grille de départ.

A l'issue de la deuxième montée, les trois premières machines de chaque catégorie seront mises en parc fermé pendant les trente minutes suivant l'affichage des résultats, sous la responsabilité d'un Commissaire Technique.

En cas d'annulation de l'épreuve prononcée par le jury, les pilotes ne pourront prétendre à aucun remboursement.

ART. 12 - CLASSEMENTS

Pour être classé, tout pilote devra avoir effectué un temps inférieur à celui du premier de sa classe majoré de 50%.

Dans chaque classe, les points suivants seront attribués pour **chaque** montée.

| | | |
|------------------|------------------|------------------|
| 1er25 pts | 6ème10 pts | 11ème5 pts |
| 2ème20 pts | 7ème9 pts | 12ème4 pts |
| 3ème16 pts | 8ème8 pts | 13ème3 pts |
| 4ème13 pts | 9ème7 pts | 14ème2 pts |
| 5ème11 pts | 10ème6 pts | 15ème1 pt |

Concernant l'attribution des points : dans le cas où 2 pilotes seraient ex-æquo ils marqueront tous les 2 le nombre de points de la place qu'ils ont obtenu, les suivants marqueront les points correspondant à leur place.

Exemple : 2 pilotes sont ex-æquo en ayant réalisé le troisième temps, ils marqueront chacun 16 points le suivant marquera donc 11 points.

Le classement de l'épreuve sera effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote, les primes seront attribuées en fonction de ce classement. En cas d'ex-æquo dans une **montée**, on tiendra compte du classement de l'autre montée. **En cas d'ex-æquo de temps sur les 2 montées le temps de la seconde montée sera prépondérant.**

ART. 13 - PRIX

Les prix minimums suivants devront être versés aux pilotes dans chaque classe du Championnat de France (à l'exception de la catégorie Quads) et seront attribués suivant le temps de la meilleure montée de chaque pilote et suivant le nombre d'engagés :

Primes attribuées pour 13 engagements et plus :

| | | |
|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1er 310 € | 3ème130 € | 5ème110 € |
| 2ème205 € | 4ème120 € | |

Primes attribuées pour 6 à 12 engagements

| | | |
|----------------|-----------------|-----------------|
| 1er250 € | 2ème150 € | 3ème100 € |
|----------------|-----------------|-----------------|

Primes attribuées pour moins de six engagements :

Remboursement du droit d'engagement du premier

ART. 14 - RECLAMATIONS

Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément à l'article 8 du règlement général.

Le Directeur de Course peut faire démonter toute machine de son choix, à l'arrivée, sans que le pilote visé puisse prétendre à une indemnité quelconque.

ART. 15 - OFFICIELS

La Commission se réserve le droit de désigner pour chaque épreuve un Délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le Président du Jury.

Elle désignera également un Commissaire Technique 2ème degré responsable et deux Commissaires Techniques 1er ou 2ème degré licenciés dans la Ligue de l'organisation. Il sera demandé au Club organisateur de mettre à disposition un aide technique le vendredi et le samedi matin.

Le Délégué Fédéral sera pris en charge à 50 % par la F.F.M. et à 50 % par le Club organisateur.

Le Directeur de Course, les Commissaires Sportifs (deux au minimum plus le Président du Jury) et les Commissaires Techniques sont entièrement à la charge du Club organisateur.

Les frais des Chronomètres seront pris en charge par le Club organisateur sur la base d'un forfait défini par la Fédération.

Le Directeur de Course et les Commissaires Sportifs devront avoir satisfait à un séminaire fédéral.

Le Directeur de course, les Chronomètres et le Commissaire Technique seront désignés par la F.F.M.

Un Directeur de Course Adjoint sera désigné par le Moto-Club organisateur. Les frais de cette personne sont à la charge du Club Organisateur.

Par dérogation au présent article, les épreuves organisées en Suisse seront placées sous l'autorité d'un arbitre unique (cf. article 2.2.3.4 du Code Sportif).

ART. 16 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeurs.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

Une caution de 200 € sera réclamée pour garantir le retour de celui-ci. Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la dernière course.

En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage. Le pilote récidiviste pourra être sanctionné d'une amende de 50 €.

En cas de non restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Pour les Side-Cars, le transpondeur devra être placé à l'avant, au niveau de la roue avant.

Sauf demande expresse des pilotes ou des teams, les chèques de caution ne seront pas retournés, mais détruits en fin de saison.

ART. 17 - REMISE DES PRIX

Le premier de chaque catégorie devra obligatoirement participer à la remise des prix organisée chaque année.

ART. 18 - RESPONSABILITE

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.

Dans le cas d'une chute et du non rapatriement immédiat de la moto, l'organisateur veillera à mettre la machine en sécurité, à l'abri du public.

ART. 19 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

PROMOTION CÔTE 2013

Dans le cadre des épreuves organisées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme celle-ci propose à l'intention des pilotes amateurs un cycle d'épreuves sans classement cumulé dénommé Promotion Côte.

ART. 1 - CONCURRENTS

Seuls pourront participer aux courses de PROMOTION, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCB ou une manifestation 2013 délivrée par la F.F.M.

ARTICLE 2 - EPREUVES

Les épreuves se dérouleront dans le cadre des courses de cote régionales et du championnat de France de la montagne.

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ARTICLE 3 - ENGAGEMENTS

Les coureurs devront adresser leur demande d'engagement aux organisateurs de ces courses. (Toutes les courses de cote du Championnat de France ont une catégorie promotion)

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2013 à 122 € (dont 10 € de droit de transpondeur).

La demande devra être formulée sur un imprimé qui sera délivré par courrier à l'adresse des organisateurs.

Le chronométrage s'effectuant à l'aide de transpondeur, une caution de 200 € sera réclamée pour garantir le retour de celui-ci. Il est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution.

Les engagements seront clos impérativement 30 JOURS avant la date de chaque manifestation.

Les pilotes sollicitant un engagement après le délai réglementaire, pour autant qu'il reste des places disponibles, devront s'acquitter d'une majoration de 70 €.

Les droits d'engagement seront remboursés dans la mesure où le concurrent prévient l'organisateur de son forfait au plus tard à la date de clôture des engagements de l'épreuve en question

Passé ce délai et au plus tard avant l'ouverture des vérifications administratives, une pénalité de 30 € sera retenue. Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.

Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit ou par fax.

ART. 4 - VERIFICATIONS

Les opérations de contrôles administratif et technique seront fixées selon les horaires du règlement particulier de l'épreuve et seront communiquées aux concurrents avec leur confirmation d'engagement.

Les pilotes des machines se présentant aux contrôles administratif et technique sans leur carte grise ou pour les machines en RSV une facture émise par un professionnel certifiant que la machine ne présente aucun danger. se verront refuser la participation à l'épreuve sans pouvoir prétendre au remboursement du droit d'engagement.

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

ART. 5 - DÉFINITION DES MACHINES

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé sur ce règlement est présumé interdit.

Le motorcycle de promotion doit être fabriqué en série et être vendu normalement dans le commerce.

Il doit être conforme aux prescriptions du Service des Mines et avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

La machine doit être obligatoirement immatriculée, à l'exclusion du W (carte grise garage). Les machines en WW seront admises à condition d'être en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine. Les machines qui font l'objet d'une procédure RSV sont admises dans le respect de l'article 4. La carte grise devra être présentée au contrôle technique.

En dehors des modifications autorisées ci-dessous, la machine doit être conforme aux normes imposées par les règles générales pour les contrôles techniques des épreuves des courses de cote.

ART. 6 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES MACHINES

La cylindrée devra être au minimum de 125cc et au maximum de 1300cc.

Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment.

Les reniflards (réservoir d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre fixés correctement, exception faite des 750cc et plus (capacité du récupérateur 1 litre). Tous les motorcycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans le boîtier à air. Si le modèle homologué est équipé d'un système de recyclage, celui-ci devra être conservé intégralement.

Tous les bouchons, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (type automobile) ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtés ainsi que les vis d'étriers de freins avant par un fil de sécurité. Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

- PNEUMATIQUES

Les pneus utilisés devront être du type tourisme, sculptés, moulés, tarifiés, et porter la lettre symbole de vitesse maximum (H.S. V.Z ou W) conformément à la norme ETRTO.

Les pneus pluie sont autorisés.

- SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT / NIVEAU SONORE

Les silencieux pourront être remplacés par un adaptable.

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 db sans tolérance aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ART. 7 - MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

Devront être retirés obligatoirement :

- les béquilles
- les clignotants (ou scotchés)
- le(s) rétroviseur(s)
- les repose-pied passager
- la plaque minéralogique
- le phare (ou scotchés)
- le feu arrière (ou scotchés)

Les coureurs doivent porter une combinaison de cuir d'une pièce.

Si la doublure est synthétique, le pilote doit porter un sous-vêtement complet (manches et jambes longues) en coton, nomex ou soie, de bottes, de gants, d'un casque défini dans le tableau des équipements, une protection dorsale est obligatoire, tous ces équipements doivent être présentés au contrôle technique en même temps que la machine.

ART. 8 - MODIFICATIONS AUTORISÉES

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdite pour la partie cycle et moteur.

ART. 9 - PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré.

- **Cadre** : Le numéro de cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise ou sur la facture (cf. article 4). En cas de remplacement du cadre par un modèle d'occasion, le pilote devra avoir en sa possession l'original de la facture d'achat de ce cadre.

Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

- **Carénage** : Tout carénage du commerce sera admis à condition que la fixation présente toutes les garanties de sécurité et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront pas en être équipées. Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans les conditions de course sur piste mouillée.

Les motos n'ayant pas à l'origine de carénage devront être équipées d'un sabot pour la récupération de la moitié du liquide de refroidissement et de lubrification moteur.

- **Fourche** : Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Clapet de fourche libre. Ressort libre et cale de compression autorisée.

- **Réservoir d'essence** : Pièce d'origine du type considéré.

- **Réservoir d'huile** : Pièce d'origine du type considéré.

- **Jantes** : D'origine du type considéré. Entretoises des roues avant et arrière libres.

- **Commandes au pied** : Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimum des repose-pied qui devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pied ne sont pas du genre pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière Téfalon, plastique ou équivalent (diamètre 16 mm). Les repose-pied repliables devront être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

- **Guidon** : Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite.

- **Amortisseurs AR** : Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci devra être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

La partie démontable du garde boue arrière peut être retirée.

- **Pontets de fourche** : Autorisés.

- **Amortisseur de direction** : Autorisé.

- **Freins** : Sont autorisés le changement des flexibles (la séparation des durites de frein avant devra se faire au dessus du té de fourche inférieur), du liquide et des plaquettes de frein, à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Disques de frein adaptables autorisés. Disques carbone interdits.

- **Protection** : Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon, ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

Les supports de béquille devront être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente, auront les dimensions suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40mm, vis de fixation en retrait.

ART. 10 - PARTIE MOTEUR

Tous les carters moteur contenant le l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite, type carbone ou kevlar.

- **Kick-démarrreur** : La pédale de kick pourra être retirée (mais le mécanisme devra rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront conserver celui-ci.

- **Moteur** : D'origine du type considéré, mais possibilité d'améliorer les performances. L'aspect extérieur doit rester d'origine.

- **Embrayage** : Pièce d'origine du type considéré. Renforcement des ressorts autorisé. Nombre de disques garnis identiques à l'origine.

- **Boite de vitesse** : Boite d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale pourra être changée, mais le pas devra rester d'origine.

- **Système de refroidissement** : D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré.

Le liquide de refroidissement doit être remplacé impérativement par de l'eau ou par un mélange d'eau et alcool éthylique, à l'exclusion de tout autre liquide.

ART. 11 - PLAQUES NUMEROS

L'emplacement pour les numéros de course sera au nombre de trois (deux latérales à l'arrière sur le dossier et une frontale), de forme rectangulaire, 280 mm X 235 mm.

Chiffres : hauteur minimum avant 120 mm, arrière 140 mm, largeur 90 mm, épaisseur 25 mm, espacement 25 mm. Fond JAUNE mat (RAL 1003) / Numéros NOIR mat.

ART 12 - BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve le samedi 11 heures avant le début des essais.

Tous les pilotes sont tenus d'y participer et devront émerger la feuille de présence.

Toute absence sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

ART. 13 - QUALIFICATIONS

Les organisateurs devront obligatoirement prévoir trois montées le samedi après-midi qui devront impérativement commencer à 12 heures, dont au moins la première sera libre, les pilotes ne seront pas tenus d'y participer.

Les pilotes effectueront trois montées le samedi après-midi et une montée le dimanche matin.

Si l'une des deux montées du samedi était chronométrée, une montée du dimanche pourra être libre.

Les montées d'essais libres et chronométrées se feront dans l'ordre des numéros.

A l'issue des montées d'essais chronométrés, une grille de départ sera établie, tenant compte du meilleur temps de chaque pilote, cette grille de départ sera valable pour les deux montées de course.

En cas d'ex-æquo, on tiendra compte de l'autre montée.

Dans tous les cas, les pilotes devront au moins effectuer une montée pour pouvoir prétendre aux montées officielles.

Il est rappelé que le port du casque est également obligatoire pour le retour. Les pilotes et les passagers devront obligatoirement être vêtus d'une combinaison de cuir, de bottes, de gants et d'une plaque dorsale.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fera sous la responsabilité du Directeur de Course.

ART. 14 - CLASSEMENTS

Le classement sera effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote, les coupes aux 3 premiers seront attribuées en fonction de ce classement.

En cas d'ex-æquo dans une manche, on tiendra compte du classement de l'autre montée.

ART. 15 - RÉCLAMATIONS

La réclamation doit être déposée auprès du Directeur de Course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats (réclamation relative au classement), en conformité avec l'article 8 des règles générales pour les épreuves de course de cote

ART. 16 - APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales pour les épreuves de vitesse, du Code Sportif de la F.F.M et de ses Annexes.

ART. 17 - RESPONSABILITE

Il est rappelé que conformément aux dispositions du code sportif, un concurrent est responsable des agissements de ses accompagnateurs.

Il est également 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.

ART. 18 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

REGLEMENT TECHNIQUE QUADS POUR LES COURSES DE COTE

Règles générales

1 - Le quad de compétition est un véhicule à 4 roues ayant une roue à chaque extrémité diagonale.

Un quad de compétition est propulsé par les roues arrière fixées sur un axe rigide (les différentiels ne sont pas autorisés).

Les carters moteur ne peuvent être placés derrière le pilote.

Un seul pilote est assis à califourchon.

La direction est assurée par les roues avant par l'intermédiaire d'un guidon.

2 - Aucune restriction n'est imposée quant à la marque, la construction ou le genre de motorcycle en dehors de celles spécifiées ci-dessous :

La cylindrée doit être : 125cc à 750cc mono et bicylindres 2 temps ou 4 temps

3 - La direction est assurée par les roues avant.

La transmission doit s'effectuer par les roues arrière UNIQUEMENT par l'intermédiaire d'un axe solide (les différentiels ne sont pas autorisés).

4 - Roues et Suspension

- Le diamètre maximum de la jante ne peut dépasser 12 pouces pour les roues AVANTS et ARRIERES.

- Le Ø ne peut être inférieur à 8 pouces pour les roues AV et AR.

- Les roues à rayons ne sont pas autorisées.

- Les roues AR doivent être protégées par des garde-boue en matériaux souples et INCASSABLES couvrant chaque roue sous un angle de 30 degrés minimum.

- Les roues avant doivent être munies d'un frein fonctionnel installé sur chaque axe, les roues arrière peuvent soit être équipées d'un frein sur chacune d'elle soit d'un frein unique solidaire de l'axe de transmission.

- Les freins avant sont commandés par un levier fixé au guidon. Le frein arrière peut être activé soit par un levier à main, Soit par une pédale à pied.

5 - Pneumatiques

- Les pneus slick ne sont pas autorisés.

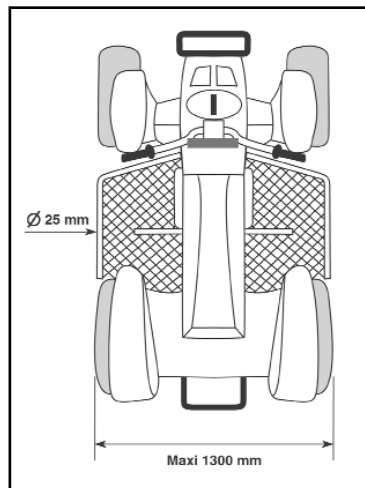
6 - Dimensions

- La largeur totale ne peut excéder 1300 mm.

- La hauteur maxi au niveau de siège du pilote est de 950 mm.

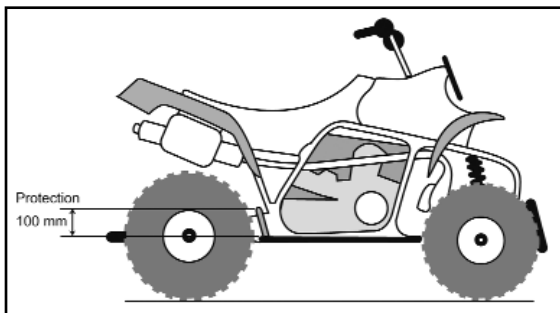
7 - Protections (voir diagramme)

- Un tube de protection ou une "barrière" (pare choc) doit être fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule. Les deux extrémités seront obstruées par un embout en Nylon Plastique ou similaire arrondi.
- Un tube de protection (nerf bar) sans partie saillante d'un diamètre de 25 mm au minimum doit être prévu de chaque côté du véhicule. Il devra être fixé par un minimum de 2 points et comporter des sangles ENTRECROISEES ou un treillis métallique (grillage) pour empêcher que le pied du pilote ne touche le sol accidentellement.
- Cette protection peut être en retrait de 10 cm maximum par rapport à l'alignement extérieur des roues AV.
- Afin d'éviter toutes intrusions des pieds des pilotes entre les roues arrière et les "nerfs bars", ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipés d'une protection en métal ou en plastique entre ce nerf bar et le garde boue arrière.



8 - Guidon

- La largeur du guidon est de 650 mm mini et de 850 mm maxi.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection recouvrant largement les brides du guidon.
- Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de C/C.
- Des butées doivent être fixées sur le cadre pour limiter la course du guidon. L'amortisseur de direction ne peut remplir cet office.
- Si des protège-mains équipent le guidon, ils doivent être d'une matière résistante au bris et avoir une ouverture permanente pour les mains.
- La réparation des guidons en alliage léger est interdite.
- Tous les leviers doivent se terminer par une boule de 16 mm minimum.
- La transmission assurée par une chaîne doit être équipée d'un sabot ou carter protégeant la partie inférieure de la chaîne ainsi que la couronne arrière et le disque AR de 90°.
- SOLUTION 1
- SOLUTION 2+3 s'il y a un pare choc arrière.
- Le pignon de sortie de boîte de vitesses doit être protégé. VOIR DIAGRAMME.

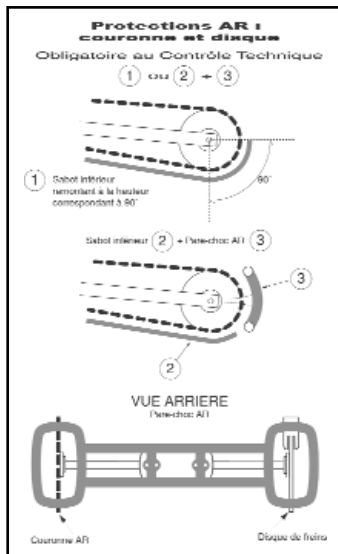


9 - Papillons des gaz

- Les papillons des gaz doivent se fermer lorsque le pilote ne s'agrippe plus à la poignée ou au levier.
- Le coupe circuit doit interrompre le circuit primaire de l'allumage et être attaché au poignet du pilote. Il doit couper l'allumage si le pilote quitte sa machine.

10 - Silencieux

- Le silencieux ne doit pas dépasser l'aplomb arrière de la machine. Le tube de fuite ne doit pas dépasser de plus de 5 mm le corps du silencieux.
- Le niveau sonore doit être de 102 dB maximum sans tolérance conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.



11 - Plaques des machines

Les plaques numéros sont libres.

12 - Carburant

L'essence utilisée devra pour les 4T être du super sans plomb, conformément à la réglementation F.I.M.. Pour les 2T, l'essence utilisée devra être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL. A la demande du jury de l'épreuve, il pourra être procédé à des contrôles de carburant et de cylindrée. Si un contrôle de cylindrée est demandé par le jury de l'épreuve, et s'il s'avère que le véhicule est conforme, il sera alloué la somme de 40 € pour un 2 temps et de 60 € pour un 4 temps.

13 - Equipement

L'équipement des pilotes doit être conforme aux règles C.N.V.

Règles spécifiques SUPERQUADER. C.N.V., C.C.P.

- Freinage des dispositifs de fixation des plaquettes de freins (fil de sécurité, goupille ou contre écrou).
- Freinage par un fil de sécurité des fixations d'étriers.
- Freinage par un fil de sécurité des bouchons de remplissage d'huile, vidange, niveau ainsi que tous les raccords de durits d'huile de lubrification.
- Pour les moteurs 2 temps un récupérateur d'un demi litre (0.5L) doit être correctement fixé.
- Pour les moteurs 4 temps le système de recyclage doit rester connecté.
- La mise à l'air du (des) réservoir (s) d'essence doit être équipée d'un clapet ANTI RETOUR et débouchée dans un récupérateur en matériau approprié.
- Les récupérateurs doivent être vidés avant chaque départ.
- Les récupérateurs d'huile, d'essence ou d'eau doivent rester étanches même si le quad est couché.
- Pour les 4 temps, un carénage ou un sabot doit être installé sous le moteur afin de récupérer les liquides de lubrification et de refroidissement en cas d'incident moteur (capacité 50% de la capacité du moteur et du radiateur).
- Le seul liquide autorisé pour le refroidissement est de l'EAU ou un mélange d'EAU et d'ALCOOL ETHYLIQUE. Aucun autre additif n'est autorisé.
- Les pneumatiques utilisés ont une sculpture de 8 mm maximum. Les pneumatiques du type TT ENDURO ou CROSS sont INTERDITS.
- LE RETAILLAGE DES PNEUMATIQUES N'EST PAS AUTORISE.
- La garde au sol du quad en état de marche, c'est à dire avec le plein et le pilote équipé assis sur le siège ne doit pas être inférieure à 65 mm. La garde au sol sera mesurée au point le plus bas du châssis ou du carter moteur.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DRAGSTERS 2013

ART. 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2013 un Championnat de France de Dragsters. Un Champion est désigné dans les classes suivantes :

- PRO-STOCK (motos silhouette équipées de pneus à section carrée et de Wheeliebar)
- COMPETITION BIKE (motos de Compétition d'une cylindrée maximum de 2100 cc pour les moteurs suralimentés et de 3000 cc pour les moteurs atmosphériques, équipées de pneus à section carrée et de Wheeliebar).
- SUPER STREET BIKE (motos modifiées issue d'un modèle fabriqué en série et faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce)
- Une coupe de France sera attribuée dans la catégorie STREET BIKE (motos fabriquées en série et faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce)
- Un Trophée de France sera attribué dans les catégories STREET TWIN et SUPER STREET TWIN (motos bi cylindres)
- Une catégorie PROMOTION (motos susceptibles de venir par la route en conformité avec le règlement technique promotion et le code de la route) sera intégrée à chaque manifestation, mais ne donnera pas lieu à un classement cumulé.

Ces 7 classes devront être obligatoirement programmées dans le cadre de chaque manifestation sauf si le parcours n'est pas adapté à une catégorie, dans ce cas le Club pourra solliciter une dérogation de la Commission Nationale de Vitesse.

Dans le cas où le nombre d'engagés serait inférieur à 8 dans une catégorie au moment de la clôture des engagements, il serait pris les dispositions suivantes :

- Catégorie PRO STOCK : elle serait intégrée à la catégorie COMPETITION BIKE
- Dans une des catégories SUPER STREET BIKE ou STREET BIKE, les deux seraient réunies dans une catégorie unique SUPER STREET BIKE
- Catégorie SUPER STREET TWIN : elle serait intégrée à la catégorie SUPER STREET BIKE
- Catégorie STREET TWIN : elle serait intégrée à la catégorie SUPER STREET TWIN

Art. 2 - CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France Dragsters 2013 seront réservées :

- aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence internationale, UEM., NCA, NCB ou une manifestation délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours,
- aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence internationale, UEM. NCA, NCB ou une manifestation délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours, sous réserve qu'ils puissent justifier, avant la première épreuve du Championnat, d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives ou de la détention d'une licence F.F.M. depuis au moins trois années consécutives.

Le Président de la Commission Nationale de Vitesse sera chargé d'étudier les dossiers déposés en début de saison par les pilotes concernés par la disposition précédente.

Si les pilotes de nationalité étrangère ne répondent pas aux critères précités, ils pourront participer aux épreuves du Championnat de France et bénéficier des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France.

La Commission Nationale de Vitesse de la Fédération Française de Motocyclisme se réserve la possibilité de ne pas délivrer d'autorisation de sortie le jour où se déroule une épreuve de Championnat de France de Dragsters.

Un pilote engagé dans plusieurs classes devra effectuer ses différents "runs" à l'intérieur des horaires prévus pour chaque classe au programme de la manifestation, avec la machine appropriée. Si une épreuve de Championnat de France et une épreuve Internationale se déroulent dans le cadre d'une même manifestation, un pilote engagé dans les deux épreuves devra impérativement se conformer aux horaires.

Un pilote ne pourra s'engager sur plus d'une machine dans une même classe dans le cadre d'une même manifestation.

Deux pilotes ne peuvent s'engager sur une même machine dans la même classe, le changement de machine entre pilotes est interdit.

Art. 3 - MACHINES

Les machines autorisées à participer aux épreuves de Dragsters et à la catégorie Promotion devront répondre aux définitions du règlement technique Dragsters.

Une seule machine par pilote peut être présentée au contrôle technique pour une même catégorie.

La même machine ne peut être engagée dans plusieurs classes sauf :

Une machine catégorie Promotion pourra être engagée également en Streetbike pour autant qu'il reste des places disponibles sur la grille.

Les machines Street Bike peuvent également être engagées en Super Streetbike, pour autant qu'il reste des places disponibles sur la grille.

Au cas où le nombre maximum d'engagés serait atteint, ces doubles engagements seront refusés dans l'ordre chronologique inverse de réception des demandes d'engagement.

Art. 4 - EPREUVES

Sous réserve d'homologation des parcours (cf. art. 6).

CALENDRIER :

| | | |
|------------------|--------------|------------------|
| 06 et 07 juillet | LE PECHEREAU | RUN CAP SUD |
| 24 et 25 août | CLASTRES | SAINT QUENTIN MP |

Les autres dates et le calendrier définitif seront disponibles sur le site www.ffmoto.org.

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale de Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

La C.N.V. se réserve le droit de choisir les épreuves comptant pour le Championnat de France.

Les épreuves pourront se dérouler suivant la formule "Sprint" (un par un) ou "Dragrace" (deux par deux), sur 201,16 ou 402,32 mètres.

Art 5 - VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité, et sa confirmation d'engagement.

Les licenciés une manifestation devront présenter leur permis de conduire ou CASM ainsi qu'un certificat médical de non contre indication de moins d'un an.

Chaque pilote devra également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques.

Pour les catégories PROMOTION et WHEELING (cette dernière ne comptant pas pour un classement cumulé, mais pouvant être incorporée à une épreuve) la présentation de la **carte grise** de la machine est obligatoire.

Art 6 - FORMULE

Le Championnat de France de Dragsters se disputera sur la totalité des épreuves retenues et courues, trois au minimum devront avoir été organisées en chaque catégorie pour qu'un titre de vainqueur soit attribué à l'issue de la saison.

Les épreuves de Sprint se déroulant sur deux jours pourront comporter deux manches distinctes (une le samedi et une le dimanche) bénéficiant chacune d'une attribution de points Championnat. Les primes seront attribuées sur le résultat du classement cumulé des deux manches

Les classements finaux du Championnat et du Trophée seront établis en totalisant les résultats.

Sur la totalité des manches retenues et courues, moins une, au-delà de sept épreuves, la manche ou le concurrent aurait été déclassé ne pourra être retranchée.

Art. 7 - PARCOURS

Les épreuves du Championnat de Dragsters se disputeront sur des parcours retenus par la Commission, homologués par elle et par les autorités administratives.

Pour une épreuve de 201,16 mètres, la distance de décélération devra être de 300 mètres minimum et de 600 mètres pour une épreuve de 402,33 mètres (la décélération pourra s'effectuer, après son premier tiers en ligne droite, sur une courbe d'un rayon minimum de 500 mètres).

La largeur minimum de la piste qui, par ailleurs, devra être parfaitement rectiligne sera de 6 mètres en Sprint, de 9 mètres minimum pour une course de 201,16 mètres et de 12 mètres pour une course de 402,33 mètres en Dragrace. La ligne médiane devra être matérialisée. Le revêtement devra être approprié.

Par dérogation, pour des épreuves ne comportant que les catégories promotion et Street Bike, la largeur pourra être de 7,5 mètres minimum pour une course de 201,16 mètres et de 9 mètres pour une course de 402,33 mètres en Dragrace. La ligne médiane devra être matérialisée. Le revêtement devra être approprié.

Pour des raisons de sécurité, la Commission des Courses sur Route se réserve le droit de refuser l'homologation d'une piste, même si celle-ci répond aux critères précités.

Si une animation est intégrée à l'épreuve, elle ne devra en aucun cas être susceptible de laisser des débris, d'endommager la piste, d'en altérer l'adhérence, de dérégler, d'endommager ou d'obliger le démontage des systèmes de chronométrage, durant les qualifications et les éliminatoires.

Art. 8 - ENGAGEMENTS

Toutes les demandes d'engagement devront être adressées aux organisateurs 30 jours avant la date de chaque épreuve accompagnée d'un droit d'engagement de 118€ (55 € pour la catégorie Promotion), passée la date de clôture, outre le fait que si le nombre maximum de pilotes est atteint, l'engagement pourra être refusé, une pénalité de 50 € sera appliquée (soit un total de 168 €), excepté pour la catégorie Promotion.

L'organisateur devra confirmer leur acceptation aux pilotes dans les huit jours suivant la date limite des engagements.

Il est possible pour toutes les catégories de s'engager pour la totalité du Championnat, Coupe ou Trophée. Pour les modalités se reporter à l'article 19 du présent règlement.

Art 8.1. - Nombre d'engagés

Le nombre d'engagés admis pour l'ensemble des catégories devra être spécifié sur le règlement particulier (RP), au cas où le nombre maximum de demandes d'engagements serait atteint le jour de la clôture, sont prioritaires dans l'ordre, pour autant qu'ils soient engagés dans les délais :

- 1 les catégories comptant pour le championnat de France
- 2 les catégories comptant pour la coupe de France
- 3 les catégories comptant pour le trophée de France
- 4 les autres catégories

La sélection se fera dans l'ordre de réception des demandes d'engagements.

Exemple :

A la date de clôture des engagements le nombre de demandes dépasse le nombre spécifié dans le RP. Aucune nouvelle demande ne sera prise en compte quelle que soit la catégorie.

Seront refusés le dernier, l'avant dernier, etc. engagés des catégories hors Championnat, Coupe et trophée jusqu'à l'obtention du nombre maximum prévu.

Si le nombre n'est toujours pas atteint, les doubles montes effectuées avec la même machine.

Si le nombre n'est toujours pas atteint les pilotes de la catégorie Promotion etc.

Art. 9 - DEROULEMENT DES EPREUVES

Aussi bien en Dragrace qu'en Sprint, une zone proche de la ligne de départ sera aménagée pour la mise en route des machines, la chauffe des pneus, etc.. L'accès de cet emplacement sera réservé aux seuls pilotes, à trois mécaniciens par machine **pour les catégories** Street-Bike, Super-Street Bike, Street Twin, Super Street Twin, Pro-Stock Compétition Bike, **à un mécanicien pour la catégorie Promotion**, qui devront quitter l'aire de chauffe dès que leur pilote aura pris le départ.

En catégorie Compétition Bike, un délai minimum d'une heure devra être observé entre deux runs. Toutefois en cas de force majeure, ce délai pourra être réduit.

Art 9.1 - Essais libres

Le Jury pourra autoriser un pilote à faire un essai non chronométré, le dimanche matin avant la dernière séance de qualification. Cet essai est réservé aux pilotes qui n'auraient pu effectuer un run de qualification suite à une casse mécanique. Le pilote devra en faire la demande justifiée. Le jury est souverain dans la décision d'accorder ou non cet essai libre.

Art 9.2 - Retour des machines

Lorsque la piste ne comporte pas de voie de retour, sur ordre du Directeur de course les assistants (qui devront porter un casque) seront autorisés à emprunter la piste afin de ramener les machines qui ne peuvent revenir par leurs propres moyens. Chaque concurrent concerné doit prévoir un moyen de retour prêt à partir dès que le signal en est donné. Faute de quoi la machine restera au parc en bout de piste.

Art 9.3 - Dragrace

Les "Runs" qualificatifs ne pourront commencer avant 10h le samedi.

1- Qualifications :

Les qualifications s'effectueront sur trois "runs" chronométrés minimum ou sur deux "runs" minimum si les conditions météo ne permettraient pas le déroulement normal de l'épreuve.

Un "run" qualificatif devra être prévu le matin des éliminatoires.

Un "run" minimum devra obligatoirement être effectué par le concurrent pour prendre le départ des éliminatoires. Toutefois, si un incident se produit au cours du run il ne sera pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il devra avoir franchi la ligne de départ par la seule énergie de son moteur.

Au cas où des conditions exceptionnelles interdiraient le déroulement des deux "runs" de qualification, les tableaux éliminatoires seront établis sur le classement de l'année précédente jusqu'à la moitié du Championnat (calendrier de l'annuaire FFM publié dans le règlement DRAGSTERS), puis sur le classement provisoire du Championnat en cours. Dans ce cas, les points de qualification ne seront pas attribués.

2 - Éliminatoires :

En catégories COMPETITION BIKE, PRO STOCK, STREET BIKE, SUPER STREET BIKE, STREET TWIN, SUPER STREET TWIN.

Une série sera composée des 16 meilleurs temps des qualifications

En catégorie Promotion, deux séries A et B seront composées comme suit :

- Série A les 16 meilleurs temps des qualifications
- Série B les 16 temps suivants

Si le nombre d'engagés dans les autres catégories ou si l'horaire prévisionnel le permet une série C composée des 16 temps suivants peut être ajoutée.

Si un suppléant doit être désigné avant les éliminatoires, le premier non qualifié rentrera dans la grille, puis le second, etc.

Pendant les éliminatoires, un suppléant ne sera pris que lors de la finale, ce sera le plus rapide des battus de la demi-finale, si ce dernier n'est pas en état de prendre le départ, son suivant immédiat, etc..

Les grilles de départ seront affichées une heure avant le début des éliminatoires, à partir de cet instant plus aucun changement ne sera autorisé, la place des pilotes absents n'ayant pas déclaré forfait restera vide.

Les points et primes restent acquis au pilote forfait.

En chaque série, les tableaux éliminatoires seront établis d'après le modèle annexé au cahier des charges.

3 - Départ :

Le départ sera donné selon la technique de "l'arbre de Noël", couplé à des cellules photoélectriques. Ce n'est qu'en cas de défaillance du système que le départ pourra être donné au drapeau.

Lors d'un run, le choix du couloir appartiendra au pilote le plus rapide lors du run précédent ou au mieux classé des essais lors du premier run éliminatoire.

4 - Disqualifications :

Une ligne sera tracée 60 cm avant la première cellule, la procédure de départ engagée, aucune aide ne pourra être apportée au pilote une fois cette ligne franchie, hormis pour la mise en marche de l'ordinateur de bord.

Lors du "Burn Out", aucune aide ne peut être apportée aux pilotes. En aucun cas les Burn Out, Jump, etc., ne pourront être effectués par une autre personne que le pilote engagé sur la machine.

Si au cours d'un "run", un pilote déclenche un feu rouge (départ anticipé ou hors délai) ou franchit la ligne médiane, lors des essais ou en formule sprint le temps effectué ne sera pas retenu. Lors des éliminatoires, son adversaire remportera le dit "run", qu'il devra néanmoins effectuer ou si le pilote effectuait son run seul, il se verra disqualifié.

Lors des éliminatoires, un pilote Bye Run devra effectuer son run sous peine de disqualification, toutefois si un incident se produit au cours du run il ne sera pas tenu de franchir la ligne d'arrivée, mais il devra avoir franchis la ligne de départ par la seule énergie de son moteur.

Tout pilote qui effectuera un burn out dans le parc coureurs ou circulera avec la machine engagée pour la courses en dehors du site de la manifestation, mettra en marche son moteur après 20h dans le parc coureurs ou aux abords sera disqualifié, sauf décision contraire du Jury.

Art 9.4 - Sprint

Les concurrents se lanceront un par un, sous les ordres du starter. Trois "runs", minimum seront prévus par l'organisateur, leur nombre maximum dépendant des possibilités en temps. Les pilotes d'une même catégorie devront bénéficier du même nombre de "runs".

TOUT CONCURRENT AYANT EFFECTUE UN RUN DE COURSE SERA CLASSE.

Le meilleur temps de chaque pilote sera retenu pour le classement, en cas d'ex-aequo, il sera tenu compte du second meilleur temps.

Art. 10 - CLASSEMENTS

A - SPRINT

En formule Sprint, les points seront attribués comme suit :

Cinq points à tout pilote présent, si deux manches distinctes 10 points si une seule manche est courue.

Points attribués par manche :

| | | | |
|-----------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|
| 1er 45 pts | 9ème 25 pts | 17ème 16 pts | 25ème 8 pts |
| 2ème 40 pts | 10ème 24 pts | 18ème 15 pts | 26ème 7 pts |
| 3ème 37 pts | 11ème 23 pts | 19ème 14 pts | 27ème 6 pts |
| 4ème 35 pts | 12ème 22 pts | 20ème 13 pts | 28ème 5 pts |
| 5ème 33 pts | 13ème 21 pts | 21ème 12 pts | 29ème 4 pts |
| 6ème 31 pts | 14ème 20 pts | 22ème 11 pts | 30ème 3 pts |
| 7ème 29 pts | 15ème 19 pts | 23ème 10 pts | 31ème 2 pts |
| 8ème 27 pts | 16ème 18 pts | 24ème 9 pts | 32ème 1 pt |

B - DRAGRACE

CATEGORIE STREET BIKE, SUPER STREET BIKE, STREET TWIN, SUPER STREET TWIN, PRO STOCK et COMPETITION BIKE

10 points à tout pilote présent.

Sur les temps de qualification :

| | | | |
|-----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|
| 1er 35 pts | 5ème 31 pts | 9ème 27 pts | 13ème 23 pts |
| 2ème 34 pts | 6ème 30 pts | 10ème 26 pts | 14ème 22 pts |
| 3ème 33 pts | 7ème 29 pts | 11ème 25 pts | 15ème 21 pts |
| 4ème 32 pts | 8ème 28 pts | 12ème 24 pts | 16ème 20 pts |

Au cours des éliminatoires 10 points par run gagné.

ARRET DE COURSE - ANNULLATION

Si la course devait être annulée par suite de conditions défavorables, et ce avant les quarts ou les huitièmes de finale (suivant le nombre de pilotes qualifiés) soient totalement effectués, les points seront attribués en regard des temps de qualification et ce selon le barème du sprint. Les primes ne seront pas attribuées.

Si la course devait être arrêtée définitivement en cours d'éliminatoires, les points attribués seraient ceux acquis lors du "run" de huitième, de quart ou de demi finale plein précédent le moment de l'arrêt de l'épreuve. Les primes seront celles attribuées normalement jusqu'au moment de l'arrêt de la course.

En cas de conditions atmosphériques entraînant l'annulation de l'épreuve, les concurrents ne pourront prétendre au remboursement du droit d'engagement, voire à un quelconque dédommagement.

VERIFICATIONS

A l'issue et à tout moment des essais et de la course, une machine pourra être placée en parc fermé pour la durée du délai de réclamation sous la responsabilité du Commissaire Technique, être démontée ou plombée.

Art. 11 - PRIX

DRAGRACE

COMPETITION BIKE / PROSTOCK

| | | |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vainqueur.320,00 € | Finaliste....220,00 € | 1/2 finaliste150,00 € |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|

SUPER STREET BIKE - SUPER STREET TWIN

| | | |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vainqueur.200,00 € | Finaliste....135,00 € | 1/2 finaliste.90,00 € |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|

STREET BIKE / STREET TWIN

| | | |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vainqueur.115,00 € | Finaliste.....95,00 € | 1/2 finaliste.70,00 € |
|--------------------|-----------------------|-----------------------|

PROMOTION

| | | |
|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| Vainqueur...80,00 € | Finaliste.....60,00 € | 1/2 finaliste.40,00 € |
|---------------------|-----------------------|-----------------------|

Lors d'une épreuve ou moins de 75 pilotes hors promotion sont engagés ces montants seront divisés par deux.

Lors d'une épreuve ou moins de 50 pilotes hors promotion sont engagés ces montants seront divisés par trois.

Dans le cas où une épreuve serait organisée sans présence de public (avec accord préalable de la Commission des Courses sur Route), aucune prime ne serait attribuée.

Art. 12 - ATTRIBUTION DES NUMEROS

Les numéros de courses seront attribués à l'année en fonction du classement des Championnats de France, Coupes et Trophées de l'année précédente.
Les concurrents souhaitant arborer un numéro spécifique devront en faire la demande écrite auprès de Madame Dany Dieudonné avant le 2 avril 2013. Si le Champion en titre prend un numéro personnel, le numéro 1 ne sera pas attribué.

Art. 12.1. - Numéros

Les numéros devront impérativement :

- Etre au nombre de deux situés de part et d'autre de la machine.
- Pour les machines équipées de wheeliebar, les plaques numéros seront fixées sur celle-ci en respectant pour les numéros, les dimensions suivantes : hauteur minimum 14 cm, épaisseur du trait 2,5 cm, largeur 8 cm.
 - en Compétition Bike les plaques seront blanches et les numéros noirs précédés de la mention CB
 - en Prostock, les plaques seront jaunes et les numéros noirs précédés de la mention PS.
- Pour les machines qui ne sont pas équipées de wheeliebar, les numéros d'une dimension minimum de 10 cm de hauteur, de 2 cm d'épaisseur de trait, et de 6 cm de largeur, devront être collés ou peints sur des plaques de numéros fixées de part et d'autre de la machine.
 - en Super Streetbike, les plaques seront rouges et les numéros blancs précédés de la mention SSB
 - en Streetbike, les plaques seront vertes et les numéros blancs précédés de la mention SB
 - en Super Street Twin, les plaques seront noires et les numéros blancs précédés de la mention SST
 - en Street Twin, les plaques seront oranges et les numéros noires précédés de la mention ST
 - en Promotion, les numéros devront être apposés sur une surface plane ou sur la bulle du côté du chronométrage, le contraste devant être suffisant pour assurer une bonne lisibilité des numéros.

Pour les machines engagées dans deux catégories, le numéro correspondant devra être identifiable sans ambiguïté.

La lisibilité des numéros est de la seule responsabilité du concurrent, si celui-ci n'est pas lisible les temps ne seront pas enregistrés, aucune réclamation ne sera admise dans ce cas.

Art. 13 - RECLAMATIONS

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

Art. 14 - SECURITE

Tous les pilotes devront être équipés conformément aux dispositions du Code F.F.M.

Le démarrage des motos dans les stands ou dans le parc pilote n'est autorisé que si la machine est tournée vers un obstacle solide susceptible de l'arrêter, appartenant au pilote. Le retour moteur en marche est interdit dans le parc pilote.

Lorsqu'à l'issue d'une série, les assistants se rendent en bout de piste afin de ramener les machines, le port du casque est obligatoire pour ceux-ci.

La circulation dans le parc pilotes, avec quelque véhicule que ce soit, devra se faire à l'allure d'un piéton au pas. Tout excès, soit par le pilote ou un membre de son équipe, pourra entraîner des sanctions allant jusqu'à la disqualification du pilote pour la saison en cours.

ART. 14.1 - Responsabilité

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

ART. 14.2 - Laissez-passer

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Art. 15 - Officiels

La FFM se réserve le droit de désigner un Délégué sur l'ensemble des épreuves comptant pour le Championnat de France, celui-ci sera l'arbitre de la manifestation. Ses frais seront 50% à la charge de l'organisateur et 50% à la charge de la FFM.

Pour chaque épreuve du Championnat, la F.F.M. désignera un Directeur de Course, les frais de celui-ci seront à la charge de l'organisateur.

Par ailleurs, lors de chaque épreuve, des Commissaires Sportifs (deux au minimum plus le Président du Jury), un Commissaire Technique au minimum sont obligatoires.

La Ligue Motocycliste Régionale du lieu d'organisation devra obligatoirement désigner, à la demande du Club, en complément un autre Commissaire Technique, les frais de ce second Commissaire Technique sont à la charge du Club Organisateur.

Le Directeur de Course et le Délégué devront être titulaires d'une qualification de la spécialité Dragster, les Commissaires Sportifs devront avoir satisfait à un séminaire fédéral.

Le Commissaire Technique sera désigné par la FFM.

Art. 16 - APPLICATION DU REGLEMENT

Les cas non prévus au règlement particulier de l'épreuve seront tranchés en première instance par l'arbitre de l'épreuve conformément aux clauses du présent règlement et du règlement national des manifestations sportives.
Les rapports de clôture doivent être retournés dans le mois sous peine de sanction.

ART. 17 - OBLIGATIONS PROMOTIONNELLES

Chaque organisateur d'une épreuve Euro-Série, Internationale ou Zone Union Européenne devra obligatoirement prendre une manche du Championnat de France dans le cadre de son épreuve.

ART. 18 - REMISE DES PRIX

Le premier de chaque catégorie devra obligatoirement participer à la remise des prix organisée chaque année.

ART. 19 - ENGAGEMENT POUR L'ENSEMBLE DU CHAMPIONNAT

Afin de faciliter la gestion des engagements, ainsi que la réalisation des programmes et des horaires de déroulement des manifestations, Les concurrents des diverses catégories ont la possibilité de s'engager pour l'ensemble du Championnat, Coupe ou Trophée.

Les demandes seront envoyées à :

Association PROPULSION
4, rue Emile Zola 91460 MARCOUSSIS
Tél. 01 69 01 92 45

Elles seront accompagnées du nombre de chèques correspondant au nombre d'épreuves inscrites au Calendrier, libellé à l'ordre de chaque club organisateur. Le montant des engagements sera de 89 € (55 € pour la catégorie promotion) pour chaque épreuve.

Au cas où un concurrent ne pourrait participer à une épreuve et s'il prévient l'organisateur par écrit ou par fax au plus tard 48 heures avant les vérifications administratives, (sauf cas de force majeure dûment justifié), l'engagement lui sera remboursé.

Les inscriptions devront être parvenues à l'Association PROPULSION au plus tard 40 jours avant la première épreuve du Championnat, Coupe ou Trophée.

Si un concurrent prend part au Championnat en cours d'année et cela avant l'avant dernière épreuve il pourra bénéficier de ces dispositions pour autant qu'il adresse les demandes d'engagement pour les épreuves restantes 40 jours avant la première épreuve à partir de laquelle il souhaite commencer le Championnat, Coupe ou Trophée.

REGLEMENT "RUN"**Art. 1 - DEFINITION**

Le "RUN" est une manifestation destinée à permettre au plus grand nombre de s'initier aux épreuves d'accélération, conjointement ou non avec une organisation de "run" automobiles.

Elle se déroule sur une piste telle que définie à l'article 4 du présent règlement, un par un ou deux par deux. Pour être qualifié de "RUN" et bénéficier des tarifs d'assurance et d'inscription à la FFM définis pour ce type d'épreuve, le déroulement de la manifestation ne devra comporter aucune autre activité (démonstration, stunt ect ...) dans le cas contraire la FFM se réserve le droit de facturer au club organisateur la différence entre le montant de l'inscription "RUN" et celui de l'inscription d'une épreuve Dragsters, sans préjuger des poursuites devant l'instance disciplinaire compétente.

Art. 2 - CONCURRENTE

Pourront participer au "RUN", tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la F.F.M..

Art. 3 - MACHINES

Les machines autorisées à participer devront être conformes au règlement technique Dragsters Promotion. La carte grise devra être présentée lors des contrôles.

Art. 4 - PARCOURS

Les pistes utilisées devront être de bonne qualité, le profil transversal ne devra pas être exagérément bombé. La largeur minimale sera de 7,50 m (6 m pour les runs réservés aux 50cc, scooters et cyclos) pour des pistes dont la distance d'accélération n'excède pas 1/8 de miles (201,16m) qui est le maximum autorisé. la distances de décélération sera d'au moins 1,5 fois la distance d'accélération, elle pourra s'effectuer après son premier tiers dans une courbe d'un rayon minimum de 500 m. La sécurité sera conforme à la fiche technique "Dragsters".

Art. 5 - ENGAGEMENTS

Les modalités d'engagement (date limite, montant, etc.) sont à la discrétion de l'organisateur.

Art. 6 - DEROULEMENT DES "RUNS"

Les "RUNS" se dérouleront départ au feu ou au drapeau

Art. 7 - CLASSEMENT / PRIX

La méthode de classement ainsi que les prix, au choix de l'organisateur devront être indiqués dans le règlement particulier.

Art. 8 - SECURITE

Tous les pilotes devront être équipés conformément à la réglementation F.F.M.. Des protections dorsales devront pouvoir être fournies par l'organisateur.

Art. 9 - OFFICIELS ET ENCADREMENT

Lors de chaque épreuve de "RUN", un Directeur de Course ayant au minimum une qualification 1er degré dans une discipline C.N.V., trois Commissaires Sportifs ayant une qualification F.F.M., quatre Commissaires de Route, un Commissaire Technique ayant au minimum une qualification 1er degré sont obligatoires.

REGLEMENTS TECHNIQUES POUR DRAGSTERS**01 - REGLEMENTS GENERAUX DE CONSTRUCTION**

Le présent règlement s'applique à l'ensemble des catégories, hormis les dispositions particulières et / ou complémentaires pour les PRO STOCK BIKE, SUPER STREET BIKE, SUPER STREET TWIN, STREET BIKE et STREET TWIN.

01.1 - Freins : Les motos doivent être équipées de deux systèmes de freinage indépendants agissant sur chacune des roues. Les disques de frein doivent avoir un diamètre minimum de 175 mm, les tambours de frein un diamètre minimum de 150 mm. Les motos au-dessus de 500 cc doivent être équipées d'un frein à disque à l'avant. Si le frein est à simple disque, le disque doit avoir pour dimensions minimales Ø 250 x 5 mm. S'il est à double disque, chaque élément doit avoir pour dimensions minimales Ø 220 x 5 mm (voir également art. 01.41).

01.2 - Roues : Les motos doivent être équipées d'une roue avant conçue pour les motos. La jante arrière ne doit pas être plus étroite que la surface de contact du pneu arrière avec le sol de plus de 50 mm. La jante avant doit avoir pour dimensions minimales WM 1 x16'.

01.3 - Pneus et chambres à air : Les pneus doivent être de type "slick" (lisses), ou avoir une profondeur de dessin minimale de 2 mm. Les motos ayant une vitesse de pointe de plus de 200 km/h doivent être équipées d'un pneu avant de classe "V" au moins, ou de type de compétition sur route. Les chambres à air des pneus arrière doivent être en caoutchouc naturel, de type compétition. (voir également art. 49.06.10).

01.4 - Cadre : Les éléments porteurs du cadre doivent avoir pour dimension minimale 20 x 1,5 mm. Pour les cadres à poutre porteuse centrale, la poutre doit avoir pour dimension minimale 50 mm. Le moteur ne doit pas faire partie des éléments de rigidité du cadre. Il doit être disposé de manière à assurer une répartition correcte des masses.

01.5 - Garde au sol : Les motos doivent avoir une garde au sol d'au moins 50 mm fourche enfoncée en butée, avec pilote en position et pression correcte des pneus. Il doit être possible de les pencher de 12 degrés de chaque côté à partir de la position verticale sans qu'aucune partie du véhicule, autre que les roues, ne touche le sol.

01.6 - Fourche avant : La fourche avant doit être de type hydraulique. Les tubes de fourche ne doivent pas dépasser de plus de 30 mm le té de fourche supérieur. Aucune partie de la moto, autre que les roues, ne doit toucher le sol lorsque la fourche est au maximum de compression. Les tubes de fourche doivent avoir un diamètre minimum de 28 mm, pour les motos de 350 à 750 cc, et de 32 mm pour les 750 cc et plus.

01.7 - Guidon : Voir art. 7 des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES

01.8 - Levier : Voir art. 8 des REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES

01.9 - Carénage : Le pilote doit pouvoir se mettre en selle ou sauter de la moto sans qu'il faille démonter tout ou partie du carénage. Le carénage ne doit pas rendre difficile le contrôle du véhicule.

01.10 - Selle : La selle doit offrir au pilote une position de conduite sûre, et ne doit pas être dangereusement inconfortable.

01.11 - Wheeliebars : Le montage de "wheeliebars" (systèmes antri-cabrage) de construction solide est obligatoire pour les Compétitions Bike, Funny Bike, Pro Mod et Pro-Stock Bike.

01.12 - Capots de protection : Les systèmes de transmission ouverts doivent être munis d'un capot empêchant tout contact accidentel avec des pièces en rotation.

Les compresseurs à entraînement mécanique doivent être munis d'un capot d'au moins 3 mm d'épaisseur s'il est en acier ou 5 mm s'il est en aluminium, ou d'une protection anti-explosion homologuée. Les embrayages à l'air libre doivent être munis d'un capot d'au moins 1 mm d'épaisseur s'il est en acier ou 3 mm s'il est en aluminium.

01.13 - Compresseurs : Les compresseurs mécaniques montés sur des motos fonctionnant au nitrométhane doivent être munis de valves de sécurité, de connexions de caoutchouc avec le collecteur d'admission ou d'autres systèmes les protégeant des risques d'explosion.

01.14 - Réservoir de carburant : Le réservoir de carburant doit être solidement fixé au cadre.

01.15 - Système d'alimentation : Les motos doivent être équipées de robinets de coupure de carburant en état de marche. Les tuyaux doivent être bloqués (raccords coniques) ou arrêtés avec un fil de fer de sécurité. Les systèmes d'injection à pompe doivent être munis de tubulures à haute pression telles que "aéroquip" ou similaires. Les motos fonctionnant avec un carburant autre que l'essence ou l'alcool ainsi que celles dont les moteurs ne peuvent être arrêtés par la coupure de l'allumage doivent être munies d'une vanne de coupure de carburant à action rapide, disposée de manière à ce que le pilote puisse l'actionner en laissant ses deux mains sur le guidon et conçue de manière à ce que l'alimentation en carburant du moteur se ferme dès que le pilote quitte la moto (efficace dans toutes les directions). La liaison avec le pilote doit être réalisée avant que la roue arrière ne touche le sol.

01.16 - Carburateurs et injection de carburant : Tous les motocycles devront être équipés d'une commande manuelle des gaz, par poignée tournante, qui incorpore un ressort de rappel attaché directement au système d'admission de gaz du carburateur ou d'injection. Le papillon des gaz doit se refermer automatiquement lorsqu'on relâche la manette de gaz. Tous les motocycles qui utilisent du nitrométhane doivent être équipés d'un câble de rappel ainsi que d'un ressort de rappel. Les machines utilisant des embrayages automatiques doivent comporter un système empêchant l'ouverture des gaz pendant que l'assistant repousse la machine vers la ligne de départ, après le burn out.

01.17 - Coupe-contact d'urgence : Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur (et du NO2 (oxyde d'azote) le cas échéant) en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche. (Voir également art. 3.1.14).

01.18 - Réservoir de récupération d'huile : Dans le cas où le moteur serait muni d'un reniflard d'huile, celui-ci débouchera dans un réservoir de récupération (voir également art. 57.02. et 57.04). La capacité du réservoir étant de 0,5 litre pour les moteurs atmosphériques et de 2 litres pour les moteurs suralimentés.

01.19 - Fil de fer de sécurité : Les bouchons de vidanges et des vis et écrous dont le desserrage provoquerait instantanément une fuite d'huile seront munis d'un fil de fer de sécurité (voir art. 57.03). Les éléments suivants doivent également être munis d'un fil de fer de sécurité : vis de fixation de la couronne arrière, axe de roue arrière, vis de fixation des étriers de frein, des disques de frein, du maître-cylindre du frein à pied.

01.20 - Chaîne : La chaîne sera de type riveté, sans maillon rapide, ou le maillon rapide sera assuré par un fil de fer de sécurité.

01.21 - Pots d'échappement : Les pots d'échappement ne dépasseront pas la roue arrière et seront dirigés loin du pilote, du réservoir de carburant et des pneus. Les collecteurs d'échappement flexibles sont interdits.

01.22 - Changement de vitesses : Le mécanisme de changement de vitesses sera conçu de manière à ce que le pilote puisse l'actionner en laissant ses deux mains sur le guidon.

01.23 - Lest : Le lest sera solidement fixé au cadre ou au moteur (voir également art. 19.04).

01.24 - Démarrage : Les motos doivent pouvoir démarrer par leurs propres moyens, ou avec l'aide d'un démarreur extérieur pris en bout de vilebrequin. Les autres modes de démarrage assistés (poussette, rouleaux, etc.) sont interdits.

01.25 - Embrayage centrifuge : Les motos pourvues d'un embrayage centrifuge actionné par le moteur ne doivent pas être mises en marche sans que la roue arrière soit soulevée du sol par une béquille solide et sûre.

01.26 - Moteurs de voiture : Les moteurs de voiture ne sont autorisés que si la moto est construite de telle manière que le poids et la répartition du poids sont identiques à une moto avec un moteur de moto.

01.27 - Ordinateurs : Les ordinateurs ne peuvent être utilisés que pour le recueil et le stockage d'informations. Les commandes d'accélérateur, de changement de vitesses, d'embrayage et de freinage, etc., doivent rester sous le seul contrôle du pilote.

02 - REGLEMENTS SPECIAUX POUR PRO STOCK BIKE

02.1 - Définition : Entrent dans cette catégorie les motos fonctionnant à l'essence et ayant l'aspect de motos d'origine (motos produites en série et disponibles dans le réseau commercial pour la vente au grand public et modifiées pour les courses de dragsters).

02.2 - Cadre : Sont autorisés les cadres d'origine ou les cadres modifiés mais qui conservent, vus de profil à une distance de 5 mètres, l'aspect de cadres d'origine. La suppression d'éléments non essentiels est autorisée. La direction, le train propulseur et l'empattement peuvent être modifiés, à condition que ce soit fait de manière sûre et professionnelle. L'empattement maximal est de 1780 mm, à mesurer à partir du point le plus éloigné du bras oscillant. Des renforts supplémentaires peuvent être montés, à condition que les règles concernant l'aspect soient respectées. Il est permis de souder au cadre, côté transmission, un passage pour la chaîne à travers le cadre lorsque le pneu arrière est très large, si les pièces sont petites et nettes.

02.3 - Suspension arrière : Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés. Les règles concernant l'aspect ne s'appliquent pas à ces pièces, à condition que les modifications ne soient pas poussées à l'extrême. Bras oscillants et entretoise peuvent être soudés au cadre. Le nombre d'entretoises est limité à trois par côté.

02.4 - Carrosserie : Les pièces principales de la carrosserie doivent avoir l'aspect d'origine. L'utilisation de pièces allégées est autorisée. Les équipements de conduite sur route qui n'influencent pas l'aspect général (compteur de vitesse, rétroviseurs, clignotants, etc.) peuvent être supprimés. Les pièces de remplacement ne doivent pas être semblables aux pièces d'origine dans tous leurs détails, mais elle doivent présenter une forte ressemblance avec ces dernières. La modernisation de modèles pourvus d'anciens cadres et moteurs est autorisée. Les prises d'air en saillie qui ne sont pas d'origine sont interdites.

02.5 - Commandes : Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine. Le montage de guidons de remplacement est autorisé. Les guidons doivent être montés, fixés à l'emplacement d'origine, et aucune partie du guidon ne doit se trouver à plus de 50 mm en dessous du plan inférieur du té de fourche supérieur. Les pédales de frein et les cale-pieds peuvent être reculés, mais doivent se trouver au moins à 380 mm en avant de l'axe de roue arrière. Les cale-pieds doivent se trouver dans un rayon de 100 mm autour de la position d'origine.

02.6 - Suspension avant : Le montage de fourches avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissent les exigences minimales suivantes : diamètre intérieur du tube 32 mm. Les fourches avant doivent ressembler aux pièces d'origine.

02.7 - Selle : Le montage de selles sur mesure est autorisé, à conditions qu'elles ne modifient pas complètement l'aspect général de la moto. Les selles doivent être rembourrées avec un matériau standard. La hauteur minimale entre le point le plus bas de la selle et le sol doit être de 500 mm.

02.8 - Roues : Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière. Avant : minimum 18", maximum 21" ou même dimension que d'origine. Arrière minimum 15".

02.9 - Pneus : Pneu avant, largeur minimale : 2,75". Pneu arrière, largeur maximale (surface de contact avec le sol) : 10". Le montage de pneus expérimentaux qui ne sont pas disponibles en général est interdit.

02.10 - Wheeliebar : Longueur maximale 1520 mm en ligne droite entre l'axe de roue arrière en position la plus arrière possible et l'axe de roue du wheeliebar.

02.11 - Moteur : Les principales pièces du moteur utilisées du même constructeur moto (marque) doivent ressembler à celles que l'on trouve dans le moteur d'origine monté dans le cadre de la moto. Toutes les modifications des pièces internes du moteur, y compris du vilebrequin, sont autorisées. Il est obligatoire d'utiliser le carter-moteur et les culasses d'origine produits par le fabricant du cadre. Toutes les modifications des carters d'origine venus de fonderie sont autorisées, à conditions qu'elles n'affectent pas l'aspect extérieur général de la pièce.

Le montage de carters sur mesure est autorisé pour les moteurs pushrod, à condition qu'ils aient l'aspect de pièces d'origine. Les motos équipées de moteurs pushrod doivent avoir une transmission du type de celle d'origine. Les carters de série doivent être utilisés, sauf s'ils ont une fonction dans la motorisation (embrayage, démarreur électrique, palier de roulement, etc.) et même dans ce cas, les pièces utilisées doivent avoir l'aspect de pièces de série. Il n'est pas nécessaire de monter de carter de protection pour le pignon de sortie de boîte décalé, si une platine support externe est utilisée.

02.12 - Alimentation par injection : Toutes les modifications sur les injections électroniques d'origine sont autorisées, à condition que les corps d'injecteurs soient des pièces d'origine du modèle considéré.

02.13 - Allumage : Tous les types d'allumages sont autorisés, y compris les magnétos.

02.14 - Carburant : Essence à la pompe ou essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. Alcoool (méthanol) et/ou nitrométhane pour les moteurs pushrod.

02.15 - Fourchettes de poids :

Poids minimaux de la moto et du pilote :

| | | |
|----------------------------------|------------------------------------|--------------|
| 2 soupapes, double ACT | 265 kg max. | 1500 cc |
| 4 ou 5 soupapes | 270 kg max. | 1430 cc |
| 4 ou 5 soupapes | 275 kg max. | 1500 cc |
| 4 ou 5 soupapes | 285 kg plus de | 1500 cc |
| 2 cylindres / pushrod | 250 kg max. | 3000 cc |
| 2 Temps | Libre ou max. | 810 cc + N°0 |

03 - REGLEMENT SPECIAUX POUR SUPER STREET BIKE

Article 1 - Définition

Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

Article 2 - Cadre : D'origine du modèle considéré.

Article 3 - Suspension arrière : Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 178 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.

Article 4 - Carrosserie : Libre, en cas de retrait du carénage, les anciennes fixations doivent être enlevées. En tout état de cause, les modifications apportées ne doivent pas présenter de danger.

Article 5 - Commandes : Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé.

Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur ainsi que du NO2 en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

Article 6 - Suspension avant : Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissent les exigences minimales suivantes : diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 30 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé. La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.

Article 7 - Selle : Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skai, mousse, etc.).

Article 8 - Réservoir : Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être métallique et solidement fixé.

Article 9 - Roues : Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière.

Avant : minimum 17" maximum 21" ou même dimension que l'origine.

Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

Article 10 - Pneus : Les pneus seront :

Soit :

Vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution français. (DOT ou ERT0)

Pneu avant : largeur minimum 3.25"

Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce.

Les sculptures doivent être apparentes.

Soit :

Des pneus slick pour autant qu'ils se montent sur la jante d'origine.

Les pneus spéciaux à section carrée d'une largeur maximum de 7 pouces sont également autorisés pour autant qu'ils se montent sur une jante d'origine moto. **Ces derniers seront interdits à compter de 2014.**

Article 11 - Wheeliebars : Interdites

Article 12 - Moteur : D'origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de provenance d'origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré.

Le bloc cylindre est libre.
Une entretoise sous le cylindre est autorisée.
La boîte de vitesse doit comporter le même nombre de rapport que d'origine.
Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs pourront être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre.

Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres : Libres.

Article 14 - Injection : D'origine du modèle considéré.

Article 15 - Suralimentation : Les compresseurs, Turbo et Nitrous sont autorisés

Article 16 - Allumage : Libre.

Article 17 - Carburant : Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés est interdite.

Article 18 - Système d'échappement : Libre.

Article 19 - Fourchette de poids :

Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais.

Deux temps : Cylindrée maxi 1015cc, 210 kg, carburateurs d'origine de l'appellation commerciale du modèle considéré.

| | |
|----------------------------|------------------|
| 2 soupapes : | .180 kg / 1000cc |
| 4 soupapes : | .205 kg / 1000cc |
| Twin : | .160 kg / 1000cc |
| Moteur Pushrod : | .140 kg / 1000cc |

Cylindrée libre. La cylindrée est la cylindrée réelle mesurée.

Article 20 - Phares - feux : Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique : Peuvent être démontés.

Article 22 - Démarreur : Les démarreurs extérieurs sont autorisés. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pinces interdites).

Article 23 - Shifter : Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

Article 24 - Double limiteur : Autorisé.

Article 25 - Lock up : Autorisé.

Article 26 - Responsabilité

Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle d'origine, devra être apportée par le pilote.

04 - REGLEMENTS SPECIAUX STREET BIKE

Article 1 - Définition

Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

Article 2 - Cadre : D'origine du modèle considéré.

Article 3 - Suspension arrière : Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 160 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.

Article 4 - Carrosserie : Libre, en cas de retrait du carénage, les anciennes fixations doivent être enlevées. En tout état de cause, les modifications apportées ne doivent pas présenter de danger.

Article 5 - Commandes : Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé.

Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

Article 6 - Suspension avant : Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes :
diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 60 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé. La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.

Article 7 - Selle : Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skai, mousse, etc.).

Article 8 - Réservoir : Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être métallique et solidement fixé.

Article 9 - Roues : Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière.

Avant : minimum 17" maximum 21" ou même dimension que l'origine.

Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

Article 10 - Pneus d'origine motos : Vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution français.

Pneu avant : largeur minimum 3.25"

Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce.

Les sculptures doivent être apparentes.

Article 11 - Wheeliebars : Interdites

Article 12 - Moteur : D'origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de provenance d'origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré.

Le bloc cylindre est libre.

Une entretoise sous le cylindre est autorisée.

La boîte de vitesse doit être d'origine du modèle considéré.

Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs pourront être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre.

Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres : Libres.

Article 14 - Injection : D'origine du modèle considéré.

Article 15 - Suralimentation : Seuls seront autorisés :

- Les compresseurs et turbo si d'origine sur le modèle considéré.

- Le nitrous (N²O) sur les moteurs deux soupapes par cylindre et 2 temps.

Article 16 - Allumage : Libre, sauf double allumage (sauf origine).

Article 17 - Carburant : Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés est interdite ainsi que les additifs.

Article 18 - Système d'échappement : Libre.

Article 19 - Fourchette de poids :

Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais.

Deux temps : Cylindrée maxi 1015 cc + NO² à commande manuelle, 210 kg, carburateurs d'origine de l'appellation commerciale du modèle considéré.

| | |
|----------------------------|------------------|
| 2 soupapes : | .180 kg / 1000cc |
| 4 soupapes : | .205 kg / 1000cc |
| Twin : | .160 kg / 1000cc |
| Moteur Pushrod : | .140 kg / 1000cc |

Cylindrée libre. La cylindrée est la cylindrée réelle mesurée.

Article 20 - Phares - feux : Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique : Peuvent être démontés.

Article 22 - Démarreur : Les démarreurs extérieurs sont autorisés. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pinces interdites).

Article 23 - Shifter : Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

Article 24 - Double limiteur : Interdit.

Article 25 - Lock up : Autorisé.

Article 26 - Responsabilité : Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle d'origine, devra être apportée par le pilote.

05 - REGLEMENTS SPECIAUX SUPER STREET TWIN

Article 1 - Définition : Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

Article 2 - Cadre : Silhouette d'origine du modèle considéré.

Article 3 - Suspension arrière : Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 180 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.

Article 4 - Carrosserie : Libre, en cas de retrait du carénage, les anciennes fixations doivent être enlevées. En tout état de cause, les modifications apportées ne doivent pas présenter de danger.

Article 5 - Commandes : Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé.
Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur ainsi que du NO2 en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

Article 6 - Suspension avant : Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes :
Diamètre intérieur du tube 32 mm, débattement 30 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé. La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.

Article 7 - Selle : Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skai, mousse, etc.).

Article 8 - Réservoir : Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être solidement fixé.

Article 9 - Roues : Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière.

Avant : minimum 17" maximum 21" ou même dimension que l'origine.

Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

Article 10 - Pneus : Les pneus seront :

Soit :

Vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution français. (DOT)

Pneu avant : largeur minimum 3.25"

Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce.

Les sculptures doivent être apparentes.

Soit :

Des pneus slick pour autant qu'ils se montent sur la jante d'origine.

Les pneus spéciaux à section carrée d'une largeur maximum de 7 pouces sont également autorisés pour autant qu'ils se montent sur une jante d'origine moto. **Ces derniers seront interdits à compter de 2014.**

Article 11 - Wheeliebars : Interdit.

Article 12 - Moteur bicylindres : Type origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de type origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré.

La cylindrée est limitée à 3000 cm³.

Une entretoise sous le cylindre est autorisée.

La boîte de vitesse doit comporter le même nombre de rapport que d'origine.

Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres : Libres.

Article 14 - Injection : libre.

Article 15 - Suralimentation : Les compresseurs, Turbo et Nitrous sont autorisés

Article 16 - Allumage : Libre.

Article 17 - Carburant : Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés et additif est interdite.

Article 18 - Système d'échappement : Libre.

Article 19 - Fourchette de poids : Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais.

Twin : 160 kg / 1000cc

Moteur Pushrod : 140 kg / 1000cc

Article 20 - Phares - feux : Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique : Peuvent être démontés.

Article 22 - Démarreur : Les démarreurs extérieurs sont autorisés. Si une batterie d'appoint est utilisée, le branchement doit être assuré par une prise (pincés interdites).

Article 23 - Shifter : Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

Article 24 - Double limiteur : Autorisé.

Article 25 - Lock up : Autorisé.

Article 26 - Responsabilité : Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle d'origine, devra être apportée par le pilote.

06 - REGLEMENTS SPECIAUX STREET TWIN

Article 1 - Définition : Entrent dans cette catégorie les motos fabriquées en série, faisant l'objet d'une construction suivie et vendues normalement dans le commerce.

Article 2 - Cadre : D'origine du modèle considéré.

Article 3 - Suspension arrière : Les bras oscillants peuvent être changés ou modifiés, seul son allongement doit permettre la modification de l'empattement qui ne doit pas dépasser 175 cm avec la roue arrière dans sa position la plus reculée. Les amortisseurs pourront être bloqués ou remplacés par un ou des tubes rigides en acier.

Article 4 - Carrosserie : Libre, en cas de retrait du carénage, les anciennes fixations doivent être enlevées. En tout état de cause, les modifications apportées ne doivent pas présenter de danger.

Article 5 - Commandes : Toutes les commandes au guidon doivent rester dans la position d'origine, le guidon peut être changé.

Les motos doivent être équipées d'un coupe-contact électrique qui déconnecte toute l'alimentation électrique du moteur en cas de perte de contrôle du véhicule (efficace dans toutes les directions). Ce système doit être relié au pilote aussitôt que le moteur est mis en marche.

Article 6 - Suspension avant : Le montage de fourche avant de remplacement est autorisé, si elles sont de type hydraulique et remplissant les exigences minimales suivantes :
diamètre extérieur minimum du tube 32 mm, débattement 60 mm. La fourche ne doit pas dépasser de plus de 30 mm le té supérieur ou les ancrages de bracelets si ceux-ci sont au dessus du té supérieur sur le modèle commercialisé. La garde au sol doit être de 50 mm minimum, fourche enfoncée à fond.
T inclinés interdit.

Article 7 - Selle : Libre, le siège doit être recouvert d'un matériau de finition (Skai, mousse, etc.).

Article 8 - Réservoir : Le réservoir peut être remplacé par un faux réservoir dont l'aspect doit être identique à l'origine. Le réservoir contenant le carburant doit être solidement fixé.

Article 9 - Roues : Le montage de roues de remplacement est autorisé à l'avant et à l'arrière.

Avant : minimum 17" maximum 21" ou même dimension que l'origine.

Arrière : minimum 17" ou même dimensions que l'origine.

Article 10 - Pneus d'origine motos : Vendus normalement dans le commerce pour usage routier dans le réseau de distribution.

Pneu avant : largeur minimum 3.25"

Pneu arrière : largeur disponible dans le commerce. Les sculptures doivent être apparentes.

Pneu à section carrée interdit.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE MOTO 25 POWER

Article 11 - Wheeliebars : Interdits

Article 12 - Moteur bicylindres : Type origine de l'appellation commerciale de la machine de référence, le vilebrequin, le carter moteur et la culasse doivent être de type origine. Les modifications internes sont autorisées, y compris le vilebrequin, mais ne doivent pas entraîner de modifications de l'aspect général extérieur du moteur du type considéré.

La cylindrée est limitée à 2000 cm³.

Une entretoise sous le cylindre est autorisée.

La boîte de vitesse doit être conforme à l'origine du modèle considéré, en particulier sur le nombre de rapports.

Pour les machines produites en plusieurs cylindrées sous la même appellation commerciale, les moteurs pourront être intervertis à condition que ce changement n'entraîne aucune modification du cadre.

Article 13 - Carburateurs - boîtes à air et filtres : Libres.

Article 14 - Injection : Libre.

Article 15 - Suralimentation : Interdite.

Article 16 - Allumage : Libre.

Article 17 - Carburant : Essence du commerce y compris essence de compétition généralement disponible pour les moteurs ACT. L'adjonction de radicaux nitrés est interdite ainsi que les additifs.

Article 18 - Système d'échappement : Libre.

Article 19 - Fourchette de poids : Poids minimaux Machine + pilote à tout moment de la course ou des essais.

Twin : 160 kg / 1000cc

Moteur Pushrod : 140 kg / 1000cc

Article 20 - Phares - feux : Obligatoires, sous autocollant transparent ou factice.

Article 21 - Alternateur - Faisceau électrique : Peuvent être démontés.

Article 22 - Démarreur : Système de démarreur d'origine, démarreur externe interdit.

Article 23 - Shifter : Autorisé, ainsi que les systèmes de coupure d'allumage commandés par le sélecteur et les Shiftlight.

Article 24 - Double limiteur : Interdit.

Article 25 - Lock up : Autorisé.

Article 26 - Responsabilité : Le pilote est seul responsable de la conformité de son matériel. La preuve en cas de litige sur la conformité de sa machine, ou d'une pièce, par rapport au modèle d'origine, devra être apportée par le pilote.

07 - REGLEMENTS SPECIAUX DRAGSTERS PROMOTION

Article 1 - Définition : Les motocycles utilisés en Dragsters Promotion doivent être fabriqués en série, faire l'objet d'une construction suivie et être normalement vendus dans le commerce.

Les machines doivent être telles que produites à l'origine et en conformité avec le code de la route.

Article 2 - Caractéristiques générales :

- Les barres anti wheeling sont interdites, les amortisseurs ainsi que la fourche avant doivent fonctionner normalement, leur débattement ne doit pas être bridé.

- Les tubes de fourche doivent rester positionnés dans les tés et présenter un dépassement de ceux-ci tel que l'origine.

- Les lests sont interdits.

- Pas de shifter ou quick shifter à moins que la moto en soit équipée d'origine.

- Les béquilles devront être attachées. Les optiques de phare, les feux rouges ainsi que les clignotants devront être tels qu'à l'origine et fonctionner normalement.

Article 2.1 - Partie cycle : Elle doit rester d'origine du modèle considéré sans modification, retrait ou ajout, l'emplacement doit rester dans les limites autorisées par le simple réglage, le bras oscillant doit rester strictement d'origine du modèle considéré.

Article 3 - Pneumatiques : Les pneumatiques devront être des pneus moto conformes à la législation routière (normes ERTO).

Article 4 - Sécurité : Une machine jugée peut sûre pourra se voir refuser le départ. Le pilote devra être équipé d'une combinaison d'une pièce ou deux pièces en cuir, d'une plaque dorsale, de bottes de cuir couvrant la cheville, gants et casque (normes ECE 22 05).

Art. 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme et ses clubs mettent en compétition pour 2013, un cycle d'épreuves intitulé "**Championnat de France de vitesse Moto 25 Power**" pour des machines n'excédant pas les 25 cv.

Art. 2 - CATEGORIES

- Cat 1 : Machines 50cc 2 temps à boîte de vitesse et 100cc 4 temps roue de 12 pouces (12 cv maximum) Réservée aux participants âgés de 8 ans révolus à moins de 11 ans au 31 décembre de l'année en cours. Plaques blanches Numéros noirs.

- Cat 2 : Machines 80 cc 2 temps et 125 4 temps monocylindre (15 cv maximum) Réservée aux participants âgés de 11 à 13 ans révolus au 31 décembre de l'année en cours. Plaques jaunes Numéros noirs

- Cat 3 : Machines open n'excédant pas 25 cv. Catégorie ouverte aux participants à partir de 12 ans révolus à la date de la manifestation. Plaques noires numéros blancs.

- Cat 4 : Machines Dirt-bike
Plaques rouges numéros blancs

Dans le cas où le nombre de participants dans une catégorie s'avérerait insuffisant, celle-ci pourrait être incorporée dans une autre catégorie (hormis la première catégorie) sans toutefois dépasser le nombre de participants figurant dans l'homologation du circuit.

Art. 3 - TITRE

Un titre de champion de France sera attribué pour chaque catégorie sous réserve qu'au minimum 15 pilotes aient marqué des points sur les épreuves inscrites au calendrier.

Art. 4 - CONCURRENTS

Les concurrents devront être en possession :

- d'une licence NJ, NCB, NCA délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours,
- ou d'une licence une manifestation, dans ce cas le participant devra présenter un certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et d'une autorisation parentale pour les mineurs.

- les concurrents mineurs devront être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

Pour accéder à la zone de panneautage elle devra être titulaire d'une licence F.F.M. en cours de validité, au minimum de catégorie LAP (Assistant Pilote).

Art. 5 - MACHINES

Elles devront répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté du dossier de selle.

Les plaques de course seront de forme rectangulaire, dimensions 280 mm x 235 mm.

Dimension des chiffres :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm

- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

Art. 6 - CALENDRIER

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France de Vitesse seront acquis lors des manifestations qui se dérouleront aux dates suivantes :

| | | |
|-----------------|---------------------|------------------------|
| 13-14 avril | LE COTEAU | AMR PANISSIEROISE |
| 27-28 avril | FONTENAY LE COMTE | MC FONTENAY LE COMTE |
| 26-27 mai | SEPTFONTAINE | RMSC VILLEURBANNAIS |
| 08-09 juin | VARENNES SUR ALLIER | MC EN SAINT POURCINOIS |
| 22-23 juin | LE CREUSOT | RM CREUSOTIN |
| 24-25 août | ANCENIS | MTT HERBLINOIS |
| 14-15 Septembre | LE COTEAU | AMBIANCE RACING |
| 05-06 octobre | FONTENAY LE COMTE | MC FONTENAY LE COMTE |

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse.

Le calendrier définitif ainsi que les bulletins d'engagement seront disponibles sur le site www.ffmoto.org

ART 7 - TRACE

Les épreuves se dérouleront sur des Circuits homologués. Pour un circuit de 800 mètres, la capacité sera de 25 machines. Au-delà de 800 mètres, la capacité sera augmentée de 2 pilotes par fraction de 100 mètres. En dessous de 800 mètres, la capacité sera diminuée de 2 pilotes par fraction de 100 mètres.

Pour les essais et entraînements ce nombre peut être augmenté de 20%. **Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier devra être respecté.**

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

Le circuit peut être un circuit permanent réservé aux deux roues et/ou un circuit homologué pour le karting et/ou un circuit provisoire aménagé pour la circonstance et répondant aux dispositions évoquées ci-après.

Si la piste est pourvue de bretelles de raccordement formant plusieurs possibilités de pistes de longueur différente, les bretelles non utilisées doivent être fermées par des piles de pneus liaisonnées. Les organisateurs doivent faire figurer sur le règlement particulier de l'épreuve, le nombre maximum de machines admises.

Art. 8 - ENGAGEMENTS

Les formulaires d'engagement seront disponibles auprès de la FFM ou auprès des clubs organisateurs. Aucun engagement ne sera remboursable.

Pour la Catégorie 1

Ils devront être transmis dûment remplis, au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve (cachet de la Poste faisant foi), accompagnés d'un droit d'engagement de 60 € par pilote (location du transpondeur **et passage au banc** compris). **Passé cette date, les engagements seront majorés de 30 € et seront acceptés dans la limite des places disponibles.**

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents.

Pour les catégories 2 et 3

Ils devront être transmis dûment remplis, au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve (cachet de la Poste faisant foi), accompagnés d'un droit d'engagement de 100 € par pilote (location du transpondeur **et passage au banc** compris). **Passé cette date, les engagements seront majorés de 30 € et seront acceptés dans la limite des places disponibles.**

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents.

L'attribution des numéros de course sera effectuée, pour chaque pilote par l'organisateur de la première épreuve dans l'ordre d'arrivée des engagements. Pour les autres épreuves, les numéros seront attribués suivant leur disponibilité, étant entendu qu'un même numéro ne pourra être attribué deux fois et sera valable pour l'année.

Hors la séance de passage au banc obligatoire lors de chaque épreuve, il sera possible pour chaque concurrent de passer sa machine au banc dans la limite des possibilités pour une somme de

Art. 9 - VERIFICATIONS ET BRIEFING

Les contrôles administratifs et techniques devront **commencer le samedi à partir de 14h00 et être terminés au plus tard à 19h00.**

Vérifications Administratives

Les pilotes devront présenter personnellement leur licence en cours de validité.

Ils recevront leur transpondeur en échange d'une caution de 200 €. Le transpondeur est placé sous l'entière responsabilité du concurrent pendant la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte, le vol ou la détérioration est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage. Le pilote récidiviste pourra être sanctionné d'une amende de 50 €. En cas de non restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Le support de transpondeur sera vendu 8 € et restera propriété du pilote. Le transpondeur devra être fixé à l'avant de la machine (sur le tube de fourche derrière la plaque numéro) en position verticale, gouppille vers le haut.

Sauf demande expresse des pilotes ou des teams, les chèques de caution ne seront pas retournés, mais détruits en fin de saison.

Vérifications Techniques (voir règlement technique général disponible sur le site de la FFM)

Le passeport technique restera sous la responsabilité du Commissaire Technique National.

Le changement de moteur est autorisé entre deux manches sous réserve que celui-ci ait été vérifié et marqué lors du contrôle technique.

Briefing : Le briefing sera organisé à **19h00 le samedi**. Toute absence entrainera une pénalité de **5 secondes** sur le résultat de la première manche. Les mineurs devront y être accompagnés par leur représentant légal.

Art. 10 - ESSAIS

L'organisateur devra prévoir une séance d'essais libres et une séance d'essais chrono obligatoire de 15 minutes pour toutes les catégories.

Art. 11 - COURSES

Composition, Grille Départ : La grille sera composée en tenant compte des résultats obtenus lors des essais chronos. Le pilote placé en pôle position, du côté inverse au sens du premier virage, aura un mètre d'avance sur le second et ainsi de suite. Sur une même ligne, l'espace entre chaque machine et chaque extrémité au bord de la piste sera de 1 mètre minimum.

L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne sera au minimum égal à 6 mètres.

Courses : Les courses se dérouleront en deux manches sur une distance comprise entre 18 et 25 kilomètres. Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe seront effectués avant chaque départ. Seul le tour de chauffe est obligatoire pour prendre le départ de la course sur la grille. Dans le cas où un pilote n'aurait pas effectué le tour de chauffe, il pourra prendre le départ depuis la sortie des stands après le passage du peloton de coureurs sous les ordres du commissaire de sortie de stand en accord avec la direction de course. En cas de force majeure, la procédure de départ pourra être réduite par la Direction de Course.

Le départ sera donné au drapeau national ou au feu, par le Directeur de Course, pilote assis sur la machine, moteur en marche. Tout départ anticipé sera sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes. Interruption de course au drapeau rouge : la procédure appliquée sera celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.

Drapeau jaune : Le non respect du drapeau jaune sera sanctionné d'une pénalisation de 10 secondes lors des essais et des courses.

Changement de machine : Voir article 4 des règles générales CNV.

Pneumatiques : Le choix des pneumatiques étant libre, si lors d'une course les conditions d'adhérence de la piste changent pour raison de pluie et que la course doit être interrompue, le classement sera établi si 50% minimum des tours prévus ont été effectués et les points seront attribués.

Si moins de 50% des tours prévus, la course ne sera pas recommencée et aucun point ne sera attribué.

Si lors du départ plus de 50% des machines sont équipées de pneus adaptés pour de nouvelles conditions d'état de la piste, la course ne sera pas interrompue pour raisons climatiques.

Art. 12- CLASSEMENT

Pour être classé dans la course, tout pilote devra avoir accompli au minimum les 75 % de la distance parcourue par le vainqueur et franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 3 minutes après l'abaissement du drapeau à damier.

Pour chaque épreuve les points seront attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème de la F.F.M. (25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1).

Le classement du championnat de France sera déterminé par le cumul des points obtenus sur l'ensemble des épreuves prévues au calendrier du championnat. En cas d'ex-aequo, ceux-ci seront départagés au nombre de place de premier obtenus sur les différentes épreuves et ainsi de suite pour les places de deuxième.

L'organisateur d'épreuve pourra sur invitation faire participer des pilotes de notoriété ou autres, ils ne pourront marquer des points dans le championnat. La communication sera faite aux pilotes lors du briefing.

Art. 13 - RECOMPENSES

L'organisateur devra prévoir lors des épreuves des coupes pour les trois premiers de chaque catégorie prévue à l'article 2.

Art. 14 - RECLAMATIONS (Titre III du Code Sportif National)

(Elles devront obligatoirement être déposées auprès du Directeur de Course dans les délais impartis).

Se reporter au titre III du Code Sportif National, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de **300 €**.

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 100 €. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote 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).

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsable du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le concurrent de ses pièces, ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces seront remises à la disposition du concurrent le plus rapidement possible. En cas de refus de démontage, le pilote sera exclu du classement de l'épreuve.

Art. 15 - ASSURANCES

Les organisateurs devront souscrire une assurance responsabilité civile (conforme aux Articles R 331 30 et A 331 32 du code du sport) et mentionner le nom de la compagnie au règlement particulier.

Art. 16 - OFFICIELS

Officieront sur chaque épreuve :

- La CNV nommera un directeur de course ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nommera un directeur de course adjoint, deux commissaires sportifs ayant satisfait à un séminaire spécifique, deux aides techniques.

Il appartient au Délégué (Président du Jury) de communiquer au Président de la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes et celles du présent règlement seront applicables sur ces épreuves

Art. 17 - RESPONSABILITES

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. Ils sont en particulier responsables de leurs accompagnateurs.

Cet article devra figurer au règlement particulier de chaque épreuve

Art. 18 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

**CHAMPIONNAT DE FRANCE D'ENDURANCE
MOTO 25 POWER**

ART 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme organise pour l'année 2013 une série de courses d'Endurance pour des machines n'excédant pas les 25 cv, ouverte aux catégories définies à l'article 1.1.

Un titre de champion de France sera attribué pour chaque catégorie sous réserve qu'au minimum 15 pilotes aient marqué des points sur les épreuves inscrites au calendrier.

ART 1.1- Les machines admises à concourir pour le titre, réparties en 3 catégories, sont les suivantes :

1. Open 2 temps à boîte de vitesses ou variateur et 4 temps monocylindre à variateur n'excédant pas 25 CV : plaques jaunes numéros noirs
2. Open 4 temps monocylindre à boîte de vitesses n'excédant pas (15 CV) : plaques noires numéros blancs
3. Open 4 temps monocylindre à boîte de vitesses n'excédant pas 25 CV : plaques rouges numéros blancs

NUMEROS : Les numéros de course du Championnat de France seront attribués à chaque Team par l'organisateur de la première épreuve (de 1 à 99) Les concurrents n'ayant pas participé à la première épreuve obtiendront leur numéro auprès du délégué selon les numéros disponibles dès la première course où ils s'engageront.

Le même N° ne pourra être attribué qu'une seule fois dans la saison.

ART 2 - REGLEMENT TECHNIQUE ENDURANCE

Les machines devront passer au banc de puissance obligatoirement avant les essais.

A) MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

- Démontage des béquilles, rétroviseurs, clignotants, phare, pédales et feu AR.
- Embouts de guidon 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 RTG.

Pour le poids machines 80 cm3 se reporter à l'article 5 du RTG.

B) CARBURANT

- Carburant de type sans plomb vendu aux pompes routières. Des tests de carburant pourront être effectués à la demande du délégué et / ou de la direction de course. Les teams désignés devront se présenter avec leur machine (réservoir vide) et un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant 5 litres maximum fourni par l'organisateur, à la charge du team et réglé par celui-ci avant le départ) et justifiant son achat hors grandes surfaces. Le team devra effectuer son premier relais (minimum vingt minutes) avec ce carburant sous peine d'exclusion de l'épreuve.

Ravitaillement interdit sur la piste, autorisé dans la zone prévue, moteur arrêté, extincteur obligatoire dans tous les stands.

Il est OBLIGATOIRE de mettre un tapis de sol sous la machine pour toute intervention de manière à protéger l'environnement.

En cas de récidive, il sera appliquée une pénalité de 2 tours.

Un chèque de caution d'un montant de 100 € sera demandé à chaque team pour l'enlèvement des tapis 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) TOUTE MODIFICATION NON-STIPULEE DANS LES PARAGRAPHERS PRECEDENTS EST REPUTE INTERDITE

D) APRES LES VERIFICATIONS TECHNIQUES, LE REMPLACEMENT DES PIECES SUIVANTES EST INTERDIT : Cadre, bas moteur, carters et cylindre, sauf roulements et vilebrequin.

E) Montage d'un bracelet coupe circuit obligatoire pour toutes les catégories

ART 3 - TRACE

Les épreuves se dérouleront sur des Circuits homologués. Pour un circuit de 800 mètres, la capacité sera de 30 machines. Au-delà de 800 mètres, la capacité sera augmentée de 3 pilotes par fraction de 100 mètres. En dessous de 800 mètres, la capacité sera diminuée de 2 pilotes par fraction de 100 mètres.

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

Le circuit peut être un circuit permanent réservé aux deux roues et/ou un circuit homologué pour le karting et/ou un circuit provisoire aménagé pour la circonstance et répondant aux dispositions évoquées ci-après.

Si la piste est pourvue de bretelles de raccordement formant plusieurs possibilités de pistes de longueur différente, les bretelles non utilisées doivent être fermées par des piles de pneus liaisonnées. Les organisateurs doivent faire figurer sur le règlement particulier de l'épreuve, le nombre maximum de machines admises.

CALENDRIER : Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France d'endurance seront acquis lors des manifestations qui se dérouleront aux dates suivantes :

| | | |
|-----------------|---------------------|------------------------|
| 13-14 avril | LE COTEAU | AMR PANISSIEROISE |
| 27-28 avril | FONTENAY LE COMTE | MC FONTENAY LE COMTE |
| 26-27 mai | SEPTFONTAINE | RMSC VILLEURBANNAIS |
| 08-09 juin | VARENNES SUR ALLIER | MC EN SAINT POURCINOIS |
| 22-23 juin | LE CREUSOT | RM CREUSOTIN |
| 12-14 juillet | LE MANS | ASCOP MOTO LE MANS |
| 24-25 août | ANCENIS | MTT HERBLINOIS |
| 14-15 Septembre | LE COTEAU | AMBIANCE RACING |
| 05-06 octobre | FONTENAY LE COMTE | MC FONTENAY LE COMTE |

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse.

Le calendrier définitif ainsi que les bulletins d'engagement seront disponibles sur le site www.ffmoto.org

ART 4 - PILOTES - EQUIPAGES

Chaque équipe sera composée de 2 à 4 pilotes maximum (dont un âgé de plus de 15 ans) afin de respecter les temps de conduite.

Pour une épreuve de 24 heures ce nombre sera porté à 6 pilotes dont un pilote de moins 16 ans.

(cf. : article 10 : courses).

Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule équipe par épreuve. Age minimum 12 ans le jour de la course.

Licences pour les pilotes : NJ, NCA, NCB, licence 1 épreuve.

Tout pilote mineur devra obligatoirement être accompagné d'une personne représentante légale ou mandatée, titulaire d'une licence FFM en cours de validité, minimum catégorie LAP (assistant pilote). Tout responsable de Team et toute personne ayant accès à la zone de panneautage ou de pré grille devra être titulaire d'une licence FFM au minimum de catégorie LAP.

ART 5 - ENGAGEMENTS

Les engagements devront parvenir au Club Organisateur **au minimum 30 jours** avant la date de la manifestation accompagnés du droit d'engagement - non remboursable, afin de permettre au club de confirmer ou d'infirmer l'organisation de l'épreuve, ainsi qu'une enveloppe timbrée libellée au nom et adresse du responsable du Team.

Droits d'engagements : **190 €** pour une endurance de 4 heures - **460 €** pour 24 heures. Pour les autres suivant la durée figurant au règlement particulier de l'épreuve. (dont location du transpondeur et passage au banc de puissance).

Passé cette date et dans la limite des places disponibles, ces droits seront majorés de **30 €**.

Les engagements sont enregistrés dans l'ordre d'arrivée (cachet de la poste faisant foi). **Le nombre d'engagés sera limité** à la capacité **homologuée** du circuit. Ils ne deviennent définitifs qu'après encaissement des droits et confirmation par l'organisateur.

Priorité sera donnée aux teams ayant marqué des points au Championnat sous réserve que les engagements arrivent dans les délais, le cachet de la poste faisant foi.

Les engagements des pilotes mineurs devront être accompagnés d'une autorisation parentale.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 15 jours après la date de clôture des engagements ainsi que la date de mise à disposition du paddock pour les concurrents.

ART 6 - CHRONOMETRAGE - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines se fera par système transpondeur. Les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront fixer sur leur machine. Des supports de transpondeur seront vendus aux pilotes au prix de 8 € et resteront leur propriété.

Une caution de 200 € sera demandée en échange de la délivrance du transpondeur pour en garantir le retour.

Le transpondeur est 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 demi-heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage. Le pilote récidiviste pourra être sanctionné d'une amende de 50 €. En cas de non restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

La caution sera remboursée intégralement lors de la restitution du transpondeur en bon état à la fin de la manifestation.

Le numéro de chaque team devra être affiché dans les stands bien lisiblement. Un emplacement de 3m x 3m maximum sera mis à la disposition de chaque team, charge pour lui d'y installer son stand qui sera placé sous sa responsabilité.

ART 7 - VERIFICATIONS - BRIEFING

Vérifications Administratives : les pilotes devront présenter :

- leur confirmation d'engagement,
- leur licence en cours de validité et CASM,

Ils recevront un transpondeur, pour le chronométrage électronique, en échange de la caution prévue à l'article 6, ainsi que leur passeport technique (à la première épreuve), et un bracelet de couleur.

Vérifications Techniques : les machines conformes aux prescriptions des articles 2 et 3 du présent règlement devront être présentées avec plaques et numéros de course, ainsi que le transpondeur en place sur la machine.

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

- leur passeport technique dès la deuxième épreuve.
- leur casque homologué, de type intégral, d'une seule pièce et avec jugulaire,
- leurs gants et bottes ou chaussures montantes en cuir,
- leurs équipements de cuir. Doublures Nylon interdites.
- leur protection dorsale.
- leur tapis d'environnement

Briefing : Tous les teams devront assister au briefing obligatoire prévu à leur intention, le jour de la course.

ART 8 - ESSAIS

Une séance d'essais chrono de 1 heure en continu ou deux fois 30 minutes devra être prévue.

Chaque pilote doit avoir effectué un minimum de 2 tours d'essais.

Le meilleur temps réalisé par chaque équipage positionnera la machine sur la grille de départ.

ART 9 - DEPART

La grille de départ sera établie après les essais chronos et affichée au moment du briefing. Chaque équipage désignera le pilote qui prendra le départ, donné en épi au drapeau national (type LE MANS). Toute machine absente sur la grille 15 mn avant le départ devra partir pour la course depuis la zone des stands sur ordre d'un commissaire. Il en est de même pour les pilotes qui ne pourraient participer au tour de chauffe obligatoire.

Un seul accompagnateur licencié sera admis en grille pour tenir la machine et ne devra en aucun cas aider au démarrage de celle-ci. (STOP and GO)

ART 10 - COURSE

L'organisateur fournira et positionnera une pendule pouvant être consultée par les pilotes.

Durée : 3 heures minimum

Temps de conduite : Conformément aux RTS les temps de conduites sont :

A partir de 12 ans : 4 relais maximum de 30 mn séparés chacun par 1 heure de repos.

A partir de 16 ans : relais de 30 mn séparés chacun par un temps de repos correspondant aux 2/3 du temps du relais.

Les temps de conduite des pilotes sont placés sous la responsabilité du chef de team, ils pourront donner lieu, après vérification, en cas de dépassement, à des sanctions sous forme de pénalités de temps ou déclassement. S'il y a dépassement du temps de conduite, le nombre de tours effectués sera décompté. En cas de contestation, les contrôles auprès des chronométrateurs feront foi. Des contrôles inopinés pourront être effectués par les officiels de l'épreuve.

Procédure "Stop and Go"

Le temps d'arrêt pour une procédure est fixé à **30 secondes**.

Si une pénalité "Stop and Go" est infligée à un pilote, 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. Si plusieurs pilotes sont passibles d'une procédure "Stop and Go" en même temps, les pilotes seront arrêtés suivant l'ordre des temps de qualification.

Dans le cas où la fin de la course interviendrait avant l'application de la procédure, le ou les pilotes concernés se verront infliger une pénalité de **1 tour**.

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.

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 ce cas, aucune personne autre qu'officiel ne peut s'approcher de la machine en attendant le retour du pilote, sous peine de mise hors course.

D'autre part, le pilote ne devra en aucune manière quitter le Service Medical. Si celui-ci décide d'interdire au pilote de reprendre la course, le Directeur de Course pourra autoriser un autre pilote de l'équipe à récupérer la machine pour continuer l'épreuve, en respectant les conditions de temps de conduite prévues au paragraphe précédent. Suite à une chute, la machine devra être contrôlée par un commissaire technique avant de reprendre la piste.

Aux stands : L'accès aux stands ne peut se faire que par l'entrée de la piste de décélération. La circulation s'effectue à vitesse réduite devant les stands et jusqu'à l'accès à la piste de course.

Dès l'entrée de la piste des stands, le pilote peut recevoir l'aide de ses mécaniciens pour rejoindre son stand. Le retour sur la piste de course s'effectue par la sortie de la piste des stands, aux ordres du commissaire en place.

Il est formellement interdit de fumer dans les stands, de souder ou d'employer quelque source de chaleur que ce soit. Un extincteur vérifié fourni par le team devra rester facile d'accès pendant toute la durée de l'épreuve.

Nota : Lors des ravitaillements, les machines doivent être béquillées et les pilotes ne doivent pas rester sur la machine

Arrêts de la course : Si pour une raison grave, la direction de course estime devoir interrompre la course, cela se fera sur présentation du drapeau rouge EXCLUSIVEMENT. Les coureurs rejoindront alors, à vitesse réduite, le parc fermé, où devront également être placées immédiatement les machines arrêtées à leurs stands au moment de la présentation du drapeau rouge.

Si une machine arrêtée à son stand n'est pas roulante au moment de l'arrêt de la course, elle ne sera pas déplacée, mais toute intervention sur cette machine devra cesser jusqu'au moment du nouveau départ.

Nouveau Départ : Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes :

- Moins de trois tours effectués : Lorsque le drapeau rouge est présenté avant que le pilote en tête et tous les autres pilotes dans le même tour aient terminé leur troisième tour, le premier départ sera nul et sans valeur. Les machines peuvent être réparées ou remplacées. Le nouveau départ de la course sera donné pour la distance totale de la course (Le directeur de Course peut réduire celle-ci) et les positions originales de départ seront identiques. La place de tout motocycle ne pouvant prendre le départ de cette nouvelle course restera vacante.

- S'il est impossible de recommencer la course, aucun point ne sera attribué.

- Plus de trois tours et moins des deux tiers de la distance effectuée : Lorsque le drapeau rouge est présenté après que le pilote de tête et que tous les autres pilotes dans le même tour que le premier ont terminé leur troisième tour :

a) La course sera considérée comme étant en deux parties. Le classement de cette première partie sera effectué sur le dernier tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier auront franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge.

Exemple : Si le drapeau rouge est présenté quand le coureur de tête est dans son 10ème tour après avoir terminé son 9ème tour, et qu'un ou plusieurs pilotes dans le même tour que le coureur de tête n'ont pas terminé leur 9ème tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 8ème tour. Si un drapeau rouge est présenté lorsque le coureur de tête et tous les autres coureurs dans le même tour que celui-ci sont dans leur 10ème tour après avoir terminé leur 9ème tour, le résultat de la course sera alors basé sur le 9ème tour.

b) Les positions de départs se feront selon l'ordre des machines à la fin de la première partie, information qui sera donnée par le chronométrage.

c) Seuls sont admis au nouveau départ, les pilotes n'ayant pas signé une feuille d'abandon avant la présentation du drapeau rouge.

d) Lorsque la course se déroule en plusieurs parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles et vainqueur est le pilote ayant le plus grand nombre de tours. En cas d'égalité de tours c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.

- Lorsque les temps de la première partie de la course ne pourront être obtenus, des points seront attribués pour chacune des manches (1 point pour le 1er, 2 points pour le 2nd, etc). Sera déclaré vainqueur le pilote qui totalisera le moins de points et ainsi de suite. En cas d'ex-æquo, la manche la plus longue prédominera, en cas d'égalité de longueur, le résultat de la seconde manche sera prépondérant.

e) S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points sera attribuée.

f) La distance de la nouvelle course sera celle requise pour achever la distance totale de la course. (La direction de course pourra réduire cette distance)

- Plus des deux tiers de la distance effectués : Lorsque plus des deux tiers de la distance initiale de la course, arrondie au nombre entier de tours inférieurs ont été effectués, la course sera considérée comme une course complète. Le classement sera effectué sur le dernier tour où tous les pilotes dans le même tour que le premier auront franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge

Si deux drapeaux rouges ont déjà été présentés dans la même course et qu'il est nécessaire d'arrêter une nouvelle fois celle-ci, il ne sera pas donné de nouveau départ même si les deux tiers de la distance ou de la durée initiale de la course ne sont pas atteints.

Le Directeur de Course en accord avec le jury pourra déroger à cette règle.

Dans ce cas si plus de 50% de la distance ou de la durée initiale de la course sont atteints, la totalité des points sera attribuée.

Dans les cas ci-dessus, l'heure d'arrivée reste celle qui découle du départ initial, sans tenir compte des durées d'interruption.

Course interrompue après le drapeau à damier, voir article 6-3 des règles générales CNV.

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 en cas 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 se soit, la course devait être neutralisée :

- la direction de course présentera un panneau portant l'inscription "SAFETY CAR"

- les commissaires de pistes présenteront un drapeau Rouge avec la "Croix de St André" et 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 10 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.

Dans le cas de chute, s'il s'avère que la machine est endommagée, elle devra être contrôlée par un commissaire technique après réparation avant de reprendre la piste.

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 5 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 - RECOMPENSES

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 conditions prévues à l'article 11

- avoir couvert au moins 75% du nombre de tours parcourus par le vainqueur de sa catégorie.

Dans le cas où la course se serait disputée en plusieurs parties, on additionnerait le nombre de tours effectués dans chacune d'elles, l'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours étant proclamé vainqueur. En cas d'égalité du nombre de tours, c'est l'ordre d'arrivée de la deuxième partie qui serait pris en considération.

Des coupes ou récompenses seront remises par l'organisateur aux trois premiers de chaque catégorie.

Le classement du championnat se fera par le cumul des points attribués à chaque team et à chaque épreuve inscrite au calendrier 2013.

Pour chaque course les points pour le Championnat seront attribués de la façon suivante :

Pour les courses dont la durée prévue est inférieure à 12 heures

| | | | | | |
|------------|-------|-------------|-------|-------------|------|
| 1er | 25pts | 6ème | 10pts | 11ème | 5pts |
| 2ème | 20pts | 7ème | 9pts | 12ème | 4pts |
| 3ème | 16pts | 8ème | 8pts | 13ème | 3pts |
| 4ème | 13pts | 9ème | 7pts | 14ème | 2pts |
| 5ème | 11pts | 10ème | 6pts | 15ème | 1pts |

Pour les courses dont la durée prévue est au minimum de 12 heures et de 24h maximum

| | | | | | |
|------------|-------|-------------|-------|-------------|------|
| 1er | 30pts | 6ème | 14pts | 11ème | 6pts |
| 2ème | 25pts | 7ème | 13pts | 12ème | 5pts |
| 3ème | 21pts | 8ème | 12pts | 13ème | 4pts |
| 4ème | 18pts | 9ème | 11pts | 14ème | 3pts |
| 5ème | 15pts | 10ème | 10pts | 15ème | 2pts |

Les points seront doublés lors de la dernière épreuve du Championnat.

Classement final : les ex-æquo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième. S'il est impossible de les départager ils auront le même classement.

Tout team engagé dans l'épreuve comptant pour le championnat marquera des points au classement dans la catégorie à laquelle il appartient.

ART 13 - VERIFICATIONS FINALES

A la fin de la course, toutes les machines seront placées en parc fermé, les 3 premières seront vérifiées, d'autres pourront l'être à la discrétion de la Direction de Course.

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

ART 14 - RECLAMATIONS (Titre III du Code Sportif National)

Elles devront être présentées, par écrit, au Directeur de Course, accompagnées d'une caution de 300 €, 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 100 € pour un moteur 2 temps et 200 € pour un moteur 4 temps. 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).

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsable du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non disponibilité temporaire, pour le concurrent de ses pièces, ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces seront remises à la disposition du concurrent le plus rapidement possible.

ART 15 - SANCTIONS

Des sanctions (amendes, "Stop and Go", déclassement voire exclusion), pourront être infligées, par les officiels, aux pilotes, si eux même 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.

ART 16 - OFFICIELS

Officieront sur chaque épreuve :

- un directeur de course ayant satisfait à un séminaire ou équivalent, un délégué, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.
- un directeur de course adjoint, deux commissaires sportifs, deux aides techniques et deux chronométrateurs désignés par le club organisateur ou la ligue régionale. Il appartient au Délégué (Président du Jury) de communiquer au Président de la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

ART 17 - LITIGES

En cas de litige, il sera tranché par le Jury conformément au Code Sportif National, au présent règlement et aux règles générales CNV

Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le Jury est souverain pour trancher un litige.

ART 18 - RESPONSABILITES

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.

ART 19 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

**REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL 2013
POUR LES MACHINES MOTO 25 POWER**

ARTICLE 1 - GENERALITE

LES MACHINES MOTO 25 POWER SONT AUTORISÉES A DISPUTER LES DIFFÉRENTS CHAMPIONNATS DE VITESSE ET D'ENDURANCE n'excédant pas les 25 cv.

Elles devront répondre aux définitions du règlement du championnat de France de la F.F.M, sauf spécificités des divers règlements pour les championnats destinés à des machines d'une cylindrée à partir de 50 cm³.

1.1 - Définition des types de machine

- Catégorie 50 cc 2 temps à boîte de vitesses ou variateur
- Catégorie 80 cc de 80cc à 86 cc 2 temps à boîte de vitesses ou variateur
- Catégorie 4 temps à partir de 50 cc monocylindre à boîte de vitesse ou variateur.

Les machines destinées aux pilotes :

A partir de 8 ans devront être d'une cylindrée maximum de 50cc 2 temps ou 100cc 4 temps d'une puissance maximum de 12 cv (avec une tolérance de 1 cm³ et d'un cheval)

Jusqu'à 12 ans 125 cc 4 temps monocylindre et 80 cm³ 2 temps conforme au règlement du championnat de France de la Fédération délégataire.

1.2 - Contrôle des machines et identification

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne pourront participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les pilotes sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve.

La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

1.3 - Identification des machines

Lorsque les machines auront satisfait aux vérifications dites de sécurité, il sera procédé au marquage du cadre de la façon suivante :

- un sticker sera apposé sur la douille de direction
- une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.
- Marquage du système d'échappement complet. Ces marquages devront être réalisés du même côté (bombe proscrite)

ARTICLE 2 - REGLES TECHNIQUES GENERALES POUR TOUTES LES CATEGORIES

2.1 - Matériaux : Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) fibres composites, magnésium et titane.

Les supports de béquille devront être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

2.2 - Leviers : Tous les leviers (embrayage, freins,...) doivent en principe se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

2.2.1 - Freins : Les vis de fixation des étriers de frein doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

2.3 - Papillons de gaz : Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

2.4 - Coupe circuit : Un coupe circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce coupe circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

2.5 - Protections : Carter moteur, embrayage et transmissions devront comporter toutes leurs vis et ne pas être allégés. Toutes les transmissions devront être protégées.

Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, sera dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

2.6 - Refroidissement : Si refroidissement liquide : eau uniquement ou eau additionnée d'alcool.

2.7 - Carburant : Le carburant utilisé sera du Sans Plomb de type SP 95 ou SP 98 vendu aux pompes routières, sans additif.

Des tests de carburants pourront être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.

Les pilotes désignés devront se présenter avec leur machine (réservoir vide) et un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant 5 l maximum fourni par l'organisateur aux frais de l'utilisateur et acheté hors grandes surfaces).

Un tapis de sol est obligatoire pour toute intervention sur la machine de manière à protéger l'environnement.

2.8 - Garde-boue : Les garde-boue avant et arrière sont obligatoires.

2.9 - Tuyaux d'échappement et silencieux : Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 102 dB.

50 cc 2 temps à 8200 tours, 80 cc 2 temps à 7200 tours, et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire.

Pour la catégorie 125 cc 4 temps monocylindre, la norme de bruit ne devra pas dépasser 102 dB à 5600 tours. Pour les Pocket Bike, le silencieux peut dépasser la tangente de la roue arrière si le tube de fuite ne dépasse pas le corps du silencieux (8 cm maximum).

2.10 - Guidon : Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Celui-ci doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation. Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

2.10.1 - Largeur :
Machine de course sur route : largeur minimum de 400 mm, largeur maximum : 700 mm.
Machine tout-terrain : largeur maximum 850 mm.

2.10.2 - Angle de braquage : Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

2.11 - Repose pied : Les repose-pied doivent être repliables ou en téflon.

2.12 - Plaques numérotés : Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles. Elles devront répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté du dossier de selle. Les plaques de course seront de forme rectangulaire, dimensions 280 mm x 235 mm.

Dimension des chiffres :
- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm
- Épaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

2.13 - LES LANCEURS SONT INTERDITS SUR LES MACHINES A VARIATEUR (SAUF POCKET-BIKE).

ARTICLE 3 - REGLES TECHNIQUES GENERALES LORS DES EPREUVES DE COURSE SUR ROUTE VITESSE ET ENDURANCE

3.1 - Récupérateur : Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

3.2 - Bouchons de vidange, niveau et remplissage : Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et freinés.

3.3 - Pneumatiques : Le choix des pneus est libre en Vitesse, en Endurance et en Pocket Bike. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands.

3.4 - Eléments de fixation (attaches diverses) : Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

3.5 - Capacité des réservoirs : Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine. En aucun cas, ne sont autorisés, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages.

3.6 - Boîtes à air et cornets fixés sur la plateforme repose pieds (scooters) : La hauteur de la boîte à air et cornet ne devra pas excéder 8 centimètres.

3.6.1 - Les renforts de cadre pour les scooters sont autorisés.

3.7- Sabots récupérateurs
Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine.
Les machines devront être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

3.8 - Protection des pièces tournantes : Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur scooters et 50 cm³ à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement Technique du Championnat National Vitesse 50 cm³ pour les autres). Carter de protection du pignon de sortie de boîte obligatoire sur 50 cm³ à boîte de vitesses.

ARTICLE 4 - EQUIPEMENTS
Les pilotes devront présenter leur équipement complet en bon état. Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, à jugulaire, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05).

Les pilotes devront présenter leur équipement : une combinaison en cuir d'une seule pièce ou blouson et pantalons de cuir réunis par une fermeture éclair,, doublée avec un matériau de type coton, soie, Nomex. Les doublures synthétiques sont interdites. Les gants et les bottes doivent être en cuir. La protection dorsale de type NF EN 161-2 est obligatoire.

Pour les épreuves Pocket Bike
Les pilotes devront présenter un équipement de cuir ou en matériau renforcé (blouson et pantalon épais de type Cross avec coudières et genouillères), bottes ou chaussures montantes en cuir. La protection dorsale est obligatoire.

ARTICLE 5 - REGLEMENT SPECIFIQUE CATEGORIE 80cc
A tout moment lors des essais et de la course, le poids de la machine réservoir vide, avec le pilote y compris son équipement, ne pourra être inférieur à 130 kg. Pour l'endurance ce poids sera contrôlé avec le pilote le plus léger y compris son équipement.

Pour les pilotes âgés de 11 à 14 ans révolus, le poids de la machine avec le pilote y compris son équipement ne pourra être inférieur à 120 kg, compris le lest dont le poids ne pourra être supérieur à 5 kg. Dans le cas où la morphologie du pilote ne permettrait pas d'atteindre ce poids, il ne pourra courir dans cette catégorie.

Machines Dirt-bike
Moteur 4 temps horizontal
Roues 12 pouces
Longueur maxi de l'axe de la roue avant à l'axe de la roue arrière 120 cm
Hauteur de selle maximum (du sol au dessus de la selle) 82 cm

ARTICLE 6 - TELEMETRIE
En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine. Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie. Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

ARTICLE 7 - TRANSPONDEUR
Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur le tube de fourche en position verticale, goupille vers le haut. Pour les Pocket-Bike, sur le garde-boue avant et sur le tablier pour les scooters.

ARTICLE 8 - LITIGES
Pour tout point non prévu à ce règlement, se reporter aux dispositions générales du règlement du championnat de France de la F.F.M. qui fera référence pour tout litige ou décision particulière. Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit.

