

PROMO-DECOUVERTE 2012

ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2012 un cycle d'épreuve dénommé : PROMO-DECOUVERTE

Les machines retenues sont : au dessus de 550 jusqu'à 1000cc, produites à partir de l'année 2000.

ARTICLE 2 - EPREUVES

Les manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs se dérouleront aux dates suivantes :

07-08 avril	LEDENON MC LEDENON
12-13 mai	CROIX EN TERNOIS ASM CROIX EN TERNOIS
02-03 juin	NOGARO A.S.M. ARMAGNAC BIGORRE
23-24 juin	PAU ARNOS MC PAU ARNOS
21-22 juillet	LE MANS ASM ACO
04-05 août	MAGNY COURS MC NEVERS et de La NIEVRE
18-19 août	ALES ALES PE
01-02 sept	LEDENON MC LEDENON
29-30 sept	CAROLE M.E.E

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.

ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Pourront disputer les épreuves PROMO-DECOUVERTE, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCB, ou NJC délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours.

La participation à ces deux catégories pourra également se faire ponctuellement avec une licence une manifestation aux conditions suivantes :

- un certificat médical de non contre indication à la pratique du sport motocycliste daté de moins de 1 an, ou la licence NET de l'année en cours.
- et une pièce d'identité.

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 ou 01.49.23.77.08.

3.1 - Peuvent participer aux épreuves PROMO-DECOUVERTE (*)

Les coureurs ayant couru dans la catégorie PROMO-DECOUVERTE 2011 à l'exception des coureurs ayant terminé 3 fois dans les 5 premiers en Promo Découverte au cours de l'année 2011, les coureurs n'ayant jamais été titulaires d'une licence compétition annuelle, les féminines n'ayant jamais été classées en Promosport ou en Superbike.

3.2 - Ne peuvent participer aux épreuves PROMO-DECOUVERTE

Les coureurs ayant été antérieurement à l'année 2012 titulaires d'une licence compétition annuelle, NCA, NCB (à l'exception de ceux correspondant à l'alinéa précédent), UEM ou autre, la CNV se réserve le droit de refuser tout engagement qui ne correspondrait pas à l'esprit de la formule.

ARTICLE 4 - ENGAGEMENTS

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2012 à 155 € (dont 10 € de droit de transpondeur).

La demande devra être formulée sur un imprimé qui sera délivré par les services de la Fédération sur simple sollicitation.

La formule PROMO-DECOUVERTE a pour objectif de permettre aux pilotes amateurs 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, soit par internet, soit par l'envoi d'un bulletin d'engagement à la Fédération.

- Engagement traditionnel : les bulletins d'engagement seront disponibles par téléchargement sur le site www.ffmoto.org ou sur demande auprès de la F.F.M Service Promosport 01.49.23.77.25.

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

Engagement internet : à l'adresse <http://engagements.ffmoto.org> *

Les priorités seront déterminées par la date de réception à la F.F.M des demandes d'engagements valides (dûment complétées et accompagnées du(des) chèque(s)** correspondant pour les inscriptions via un bulletin d'engagement, ou accompagnées du mode de règlement choisi pour les inscriptions par internet).

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 6 Janvier.*

** *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 70 € sera retenu. Tout forfait après le délai de clôture des engagements (30 jours) et avant l'ouverture des vérifications administratives entraînera une pénalité de 100 €. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit, E-mail, courrier ou fax.

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

ARTICLE 5 - DEROULEMENT DES EPREUVES

5.1 - 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.

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 minute 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.

5.2 - Qualifications

Lors de la première épreuve les groupes seront composés par tirage au sort, puis en fonction des classements de l'épreuve précédente à compter de la deuxième épreuve puis par tirage au sort pour les pilotes n'ayant pas participé.

Dans le cas où, 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 tel que définie 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.

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.

5.2.1 - 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 qualificative 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 place 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 place 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 de 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 de tout nouveau départ.

5.3 - Courses finales 1

Les courses seront de 30' environ.

Les circuits mesurant moins de 2,5 km au tour pourront réduire ces distances à 25' En cas de pluie, les courses seront réduites de 3 tours.

5.4 - 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 6 - 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 mettait à pleuvoir lors d'une course commencée sur une piste déclarée DRY elle ne serait pas systématiquement arrêtée, les pneus DOT étant compatible 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.

ARTICLE 7 - 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 8 - 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 Promo-Découverte (sanction décidée par la T.N.D.A.).

ARTICLE 9 - PODIUMS

A l'issue de chaque finale un podium sera organisé, une coupe sera remise aux trois premiers.

ARTICLE 10 - PRIX

Dans chaque épreuve et pour chaque classe, les pilotes se verront attribuer les prix suivants :

EN FINALE

Sur les épreuves comportant deux finales il sera établi un classement général qui verra l'attribution d'une dotation, en cas d'ex aequo la deuxième course sera prépondérante. Afin d'établir ce classement, il sera attribué à chaque finale les points suivants :

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

DOTATION DUNLOP

1er1 train de pneus 2ème1 pneu arrière 3ème1 pneu avant

ARTICLE 11 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE

14.1 - Vérifications techniques

Un pilote présentant une machine au contrôle technique devra veiller à ce qu'elle soit en conformité avec le règlement technique et en particulier son article 1 sinon il 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.

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.

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.

11.2 - 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 qualificatives 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.

11.3 - 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 entraîner 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 12 - 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 13 - 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 14 - 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.

ARTICLE 15 - 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, les chèques de caution ne seront pas retournés, mais détruits en fin de saison.

ARTICLE 16 - 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 17 - 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 18 - CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS

Afin d'assurer la sécurité de tous, l'utilisation de deux roues motorisés (scooter, mini moto, etc.) est formellement interdite dans l'enceinte du circuit à l'exception des véhicules techniques qui devront être identifiés et porter le N° et la catégorie de la machine à laquelle ils sont affectés. Le déplacement de ces véhicules, des machines de course et des voitures devra se faire à l'allure du piéton au pas.

Le paddock n'est pas une aire de jeux, l'utilisation par des enfants de trottinettes, vélos, mini motos, etc. est strictement interdit.

Tout contrevenant se verra passible d'une sanction prononcée par le Jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote (ou de l'équipe). Il est rappelé que le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

ARTICLE 19 - 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 PROMO-DECOUVERTE 2012

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Motocycle de Promo-Découverte doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce.

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV pourront participer aux épreuves Promo-Découverte.

Pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

ARTICLE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

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 les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

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 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 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.

2.1. - Pneumatiques

Seront seuls autorisés les pneus de marque DUNLOP, Les pneus pluie sont autorisés.

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.

Dunlop vous propose :

**Catégorie Dimension Type Gomme Tarif TTC
(France)**

Promo Sec AV 120/70ZR17 D211 GP Racer S ou M 144,00 €

Découverte AR 160/60ZR17 D211 GP Racer E 167,00 €

AR 180/55ZR17 D211 GP Racer M ou E 181,50 €

AR 190/55ZR17 D211 GP Racer M ou E 191,00 €

AR 200/55ZR17 D211 GP Racer M ou E 214,00 €

Promo Pluie AV 125/80R17 KR 191 414 167,00 €

AR 165/55R17 KR 389 414 220,00 €

AR 190/55R17 KR 393 414 242,00 €

2.2. - Système d'échappement / niveau sonore

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

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 Db aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ARTICLE 3 - MARQUAGE

Toute partie ou pièce des machines utilisées pourra subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

ARTICLE 4 - 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 5 - TABLEAU DES MODIFICATIONS

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

5.1. - PARTIE CYCLE : D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

Les supports de béquilles devront être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, auront les dimensions maximum suivantes :

- Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait,
- 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.

5.1.0. - 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.

5.1.1. 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.

5.1.2. - 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).

5.1.3. - Réservoir d'essence : Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est recommandé.

5.1.5 - Jantes : Libres sauf carbone

Entretoises des roues avant et arrière libres.

5.1.6. - Selle : La selle peut être modifiée ou changée.

5.1.7. - 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.

5.1.8. - Guidon : Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

5.1.9. - Leviers : D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, rattrapage de jeux autorisé.

5.1.10. - 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.

5.1.11 - 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.

5.1.12. - Amortisseur de direction : Recommandé.

5.1.13. - 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.

5.1.14. - Compteur kilométrique et compte tours : Pourront être retirés, 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.

5.1.15. - 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.

Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le compteur et le compte-tours,
- les interrupteurs de sécurité de béquille.

5.1.16. - Cadre : Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines, le certificat de conformité U.E. ou la facture.

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.

5.2. - PARTIE MOTEUR

5.2.1. - Kick-démarreur : 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.

5.2.2 - 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.

5.2.3. - Filtre à air : Adaptable autorisé.

5.2.4. 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.

ARTICLE 6 - 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 Italic : 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 7 - 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.