

# REGLEMENT PROMO 500 CUP 2022

## ARTICLE 1 - DEFINITION

Il est organisé en 2022 par la F.F.M. et ses Clubs le Promo 500 Cup intégré dans le cadre des Coupes de France Promosport. Un vainqueur est désigné à l'issue de l'ensemble des manifestations.

## ARTICLE 2 - REGLEMENTATION

Le Promo 500 Cup se déroule 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 NCO, VEX et LUE 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 dispute 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 2022 : identique à celui des Coupes de France Promosport.

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves peuvent 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 doit 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 doit 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 enfreint cette règle est 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 est exclu de PROMO 500 CUP.

- Les machines sont stickées suivant les instructions fédérales. Une note d'information à ce sujet est adressée en temps utile à l'ensemble des pilotes de la PROMO 500 CUP. Ceux-ci peuvent également **le consulter en ligne sur le site des engagements.**

## ARTICLE 6 – PRIMES ET PRIX

Dans chaque épreuve les pilotes se voient attribuer les prix suivants :

EN FINALE

Primes F.F.M.

1er.....330 € 3ème.....240 €

2ème.....270 €

Soit 1 190€

Si une classe comporte moins de **26** participants aux essais chronométrés, les primes (**à condition d'avoir un minimum de 10 pilotes dans la catégorie**) sont :

1er.....165 € 3ème.....120 €

2ème.....135 €

Ces primes sont divisées par deux si la catégorie comporte deux courses finales et sont attribuées sur le classement de chaque course finale.

## DOTATION PIRELLI

Pirelli attribue aux participants, inscrits sur moins de 4 courses sur la saison, un « Pack Rider » comprenant : **un sac à roue avant et un sac à roue arrière, une casquette et une gourde.**

Pour les pilotes inscrits sur un minimum de 4 courses sur la saison, un « **Pack Premium** » comprenant : **un tapis environnemental, une casquette et une gourde.**

Ces packs sont remis par Pirelli dès la première participation de chaque pilote.

Des dotations sont à gagner à l'occasion d'un tirage au sort organisé lors de chaque course pour les pilotes engagés sur minimum 4 épreuves pour la catégorie Promo 500 Cup :

- 1er ticket : un pneumatique avant
- 2ème ticket : un pneumatique arrière
- 3ème ticket : un pneumatique avant et un pneumatique arrière

Seuls les pilotes présents lors du tirage au sort peuvent bénéficier des dotations. En cas d'absence du pilote tiré au sort, la dotation est remise en jeu.

Le tirage au sort se tient le samedi à 19h00 à la structure Pirelli en présence d'un représentant FFM.

Les pneumatiques gagnés sont de la référence et du type correspondant à la catégorie et remis directement lors du tirage au sort.

Le bilan des inscriptions (plus ou moins de 4 épreuves) est fait le **4 mars** avant la 1ère manche et est celui pris en compte pour les dotations et tirages au sort de l'année complète.

Pour des raisons environnementales, les résultats ne sont plus diffusés en version papier. Ils sont disponibles sur le site <http://www.cdfpromosport.fr/> immédiatement après les différentes séances d'essais ou course. Une version papier est consultable au panneau d'affichage officiel.

#### **ARTICLE 7 - CLASSEMENT FINAL PROMO 500 CUP**

Le classement de la Promo 500 Cup est établi sur les résultats OBTENUS SUR L'ENSEMBLE DES COURSES ORGANISEES. Les ex aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils auront le même classement.

Il est offert :

Primes F.F.M.\*

**1er..... 625€            2ème..... 425€            3ème..... 275€**

\*Minimum 10 engagés à l'année avant la première épreuve. S'il y a moins de 10 engagés à l'année avant la première épreuve, les primes sont divisées par 2.

### **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 est le règlement technique des Coupes de France Promosport auquel il convient 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 font dans l'état de franchissement de la ligne d'arrivée.

Les motocycles disputant cette formule sont des motocyclettes de 500cc, 4 temps, bi-cylindre, d'une puissance moteur maximum de 53cv à la roue arrière et d'un régime moteur de 9.500 tours/min maximum sans tolérance. 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, doit 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 doivent 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 doit être constitué par le constructeur ou l'importateur.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent 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 - CARBURANT**

Le carburant doit être du type sans plomb, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

Des prélèvements peuvent 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 doit régler les frais correspondants.

Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais du concurrent.

Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

### **ARTICLE 3 - CARACTERISTIQUES GENERALES**

En dehors des modifications autorisées ci-dessous, la machine doit être conforme au règlement technique des machines Promosport de l'année en cours 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 ARRIERE :**

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 :** Fourche : Les tubes et fourreaux de fourche doivent être d'origine en tout point tels qu'homologués, leurs positionnements en hauteur dans les T de fourche doivent respecter le montage d'origine sur la machine.

Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite.

Les bouchons d'extrémité supérieure de la fourche peuvent être remplacés.

Les pièces internes peuvent être modifiées ou remplacées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

**3.5 - CARENAGE :** Tout carénage du commerce est 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.

Un bac de récupération aux normes décrites ci-dessus est obligatoire, pour toutes les machines non équipées de carénage.

**3.6 - COUPE CIRCUIT :** 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.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

**3.7 - COMMANDES AU PIED :** Libres. Platines libres, ancrages d'origine.

**3.8 - LEVIERS :** D'origine ou adaptable de même type.

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et distribuées par un professionnel.

**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 doit 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 doit 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 doivent être réalisés en Nylon, Téflon, ou matière équivalente, ils ont les dimensions maximales suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait.

**3.11 - SYSTEME DE REFROIDISSEMENT :** D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré.

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

**3.12 - GUIDON :** Guidon adaptable autorisé. Les formes et dimensions du guidon doivent être conformes à celles d'origine. Celui-ci doit être bouché aux deux extrémités.

La réparation des guidons est interdite.

**3.13 - 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 peut être changée, mais le pas doit rester d'origine.

Le nombre de rapports et la démultiplication primaire reste strictement d'origine.

Un accord de partenariat entre un équipementier et la FFM peut être envisagé, dans ce cas, un seul type de kit chaîne est autorisé.

**3.14 - ALTERNATEUR / BATTERIE :** Le générateur doit assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectue 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 est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions constructeurs.

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.

### 3.15 – FEU ROUGE ARRIERE

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

- La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.
- Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).
- En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.
- Puissance / luminosité équivalente à : 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W
- L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.
- Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.
- L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.

Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

## ARTICLE 4 - PNEUMATIQUES

Les pneumatiques, de marque Pirelli, définis ci-dessous doivent obligatoirement être utilisés.

Piste DRY (sèche)

|         |                |                         |     |         |
|---------|----------------|-------------------------|-----|---------|
| 500 Cup | AV 110/70 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 SC | SC1 | 171.50€ |
|         | AV 120/70 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 SC | SC1 | 182€    |
|         | AR 140/70 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 SC | SC1 | 197.50€ |
|         | AR 160/60 ZR17 | Diablo Supercorsa V3 SC | SC1 | 213.50€ |

Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires sont acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit.

Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course. Les références revendeur sont disponibles sur simple demande.

Le nombre de pneumatiques autorisés par manifestation (du début de la première série qualificative à la finale) est 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, quelles que soit les conditions de piste (DRY ou WET). Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé qu'après avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit, en accord du responsable technique. Le Directeur de Course doit être prévenu. Tous les cas non prévus sont tranchés par le Jury. Le pilote ayant procédé au changement de pneumatique, doit effectuer un passage par la voie des stands à son prochain départ (demi-finale, finale A ou finale B).

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 est renvoyé de la pré-grille et ne peut prendre le départ.

Un pilote ayant changé de pneumatiques sans le respect de la procédure est convoqué par le Jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).

Sont également autorisés uniquement sur piste déclarée WET (mouillée), les pneus de marque **PIRELLI** tels que définis ci-dessous :

|         |               |             |      |      |
|---------|---------------|-------------|------|------|
|         | AV 110/70 R17 | Diablo Rain | SCR1 | 161€ |
| 500 Cup | AV 120/70 R17 | Diablo Rain | SCR1 | 182€ |
|         | AR 140/70 R17 | Diablo Rain | SCR1 | 213€ |
|         | AR 160/60 R17 | Diablo Rain | SCR1 | 218€ |

Ces pneus ne font 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 adaptables 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.

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant. Le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course.

#### **ARTICLE 5 - PARTIE CYCLE**

La partie cycle doit être d'origine et correspondre intégralement à la description, aux gravures ou photographies du catalogue constructeur.

#### **ARTICLE 6 - COMPTEUR KILOMETRIQUE**

Peuvent être retirés :

- le compteur kilométrique et l'instrumentation de bord, cependant un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur de la machine est obligatoire.
- le commutateur gauche du guidon.

#### **ARTICLE 7 - EQUIPEMENT A RETIRER**

Doivent être obligatoirement retirés :

- la pédale de kick,
- les béquilles,
- les clignotants,
- les rétroviseurs,
- les repose-pieds passager,
- la plaque minéralogique,
- le feu de route arrière,
- l'ensemble bloc phare.

#### **ARTICLE 8 - MODIFICATIONS INTERDITES**

Interdiction de changer ou de modifier les points suivants :

- type moteur,
- la boîte de filtre à air,
- les joints du moteur doivent rester conformes aux pièces d'origine et aux dimensions d'origine,
- Il peut 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 est diffusée.
- le faisceau et le boîtier CDI d'origine sont obligatoires.
- TOUTE MODIFICATION MOTEUR EST INTERDITE.

#### **ARTICLE 9 - REGLAGES AUTORISES**

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 - ECHAPPEMENT**

Système d'échappement / niveau sonore :

La ligne d'échappement complète peut être changée par une ligne d'échappement adaptable, collecteur plus silencieux, le profil de celle-ci peut être différent de l'origine mais ne doit pas dépasser l'aplomb du pneu arrière.

Le silencieux et (ou) le collecteur d'échappement d'origine peut être conservé et modifié, pour permettre d'augmenter la garde au sol.

La limite de bruit est de 102 db/A aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

### **ARTICLE 11 - CARACTERISTIQUES GENERALES**

Les reniflards des réservoirs (d'essence, d'eau, d'huile, ainsi que le carter moteur) doivent 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 doivent être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité.

Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conservent ce dispositif.

### **ARTICLE 12 - PLAQUES NUMEROS**

Les dimensions des plaques de course, des chiffres, ainsi que les couleurs doivent être respectées. Les numéros arrières doivent figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

Couleur des plaques et des numéros : fond blanc, numéro noir

Le numéro 1 n'est attribué qu'au vainqueur de l'année précédente dans cette catégorie.

Les emplacements des plaques de course sont 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 - MACHINES HOMOLOGUEES**

Voir tableau des machines homologuées Promosport.

### **ARTICLE 14 - MARQUAGES**

Les litiges pouvant survenir sont 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 2022.

- Chaque pilote désirant participer à la Promo 500 Cup, doit obligatoirement porter sur sa combinaison les écussons des partenaires de la PROMO 500 Cup.

- Les machines doit également être stickées suivant les instructions fédérales.

- La présence d'annonceurs concurrents est strictement interdite.

- Les stickers et écussons sont à retirer auprès des commissaires techniques lors des vérifications techniques sur les épreuves sportives. Ces derniers éléments sont également disponibles auprès des partenaires de cette formule.