

# ***RÈGLEMENT 2025***

**COUPES DE FRANCE  
PROMOSPORT**



**MOTO**  
FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

## **ARTICLE 1 - DEFINITION**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2025 : Les Coupes de France Promosport.

Un vainqueur est désigné dans chacune des **sept catégories** suivantes :

### **- Promo A2**

**Au-dessus de 300cc jusqu'à 500cc bicylindre au prix maximum de 9000 € TTC. Accessible à partir de 13 ans. Puissance maximum de 47.5cv à la roue arrière.**

### **- Promo 600cc**

Au-dessus de 401cc et jusqu'à **640cc** (4 cylindres) et au-dessus de 401cc et jusqu'à 675cc (3 cylindres), au prix maximum de **19.500€** T.T.C., prix catalogue. Accessible à partir de 15 ans.

### **- Promo 1000cc**

Au-dessus de 675cc et jusqu'à 1000cc (3 et 4 cylindres) et au-dessus de 850cc et jusqu'à 1200cc (bi cylindre), au prix maximum de **35.000 €**T.T.C., prix catalogue. Accessible à partir de 16 ans.

### **- Promo Master (inclus dans le Promo 1000cc)**

Machines conforme au règlement **Promosport 1000cc**. Le pilote devra être âgé de 40 ans minimum au jour de l'épreuve (samedi au départ des séries).

### **- Promo Découverte**

Machines au-dessus de 590cc jusqu'à 1100cc 3 et 4 cylindres et de 1000cc à 1300cc bi cylindre produites à partir de l'année 2005. Accessible à partir de 16 ans.

### **- Promo Side Car - scratch**

Descriptif complet à l'article du règlement technique Promo Side Car.

Accessible à partir de 16 ans pour les pilotes et 15 ans pour les passagers.

### **- Promo Side Car – Promo 2**

Moteurs jusqu'à 600cc, châssis court. Descriptif complet à l'article du règlement technique Promo Side Car.

Accessible à partir de 16 ans pour les pilotes et 15 ans pour les passagers.

**Pour les side car le passager titré est celui ayant marqué le plus de points au championnat.**

**Lors des courses Promo 1000cc et Promo Master, un classement scratch et un classement Promo Master seront établis.**

Les prix catalogue 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.

## **ARTICLE 2 - EPREUVES**

Les points permettant d'établir les classements des Coupes de France Promosport peuvent être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs qui se déroulent aux dates suivantes :

<b>22 et 23 mars</b>	<b>NOGARO</b>	<b>ASM ARMAGNAC BIGORRE</b>
<b>12 et 13 avril</b>	<b>MAGNY COURS</b>	<b>MC NEVERS ET NIEVRE</b>
<b>17 et 18 mai</b>	<b>CAROLE</b>	<b>MC MOTORS EVENTS</b>
<b>28 et 29 juin</b>	<b>PAU ARNOS</b>	<b>MC PAU ARNOS</b>
<b>19 et 20 juillet</b>	<b>CROIX EN TERNOIS</b>	<b>ASM CROIX EN TERNOIS</b>
<b>23 et 24 août</b>	<b>LEDENON</b>	<b>MC LEDENON</b>

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 3 - CONCURRENTS**

Peuvent disputer les épreuves des Coupes de France PROMOSPORT, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO, NJ3, VEX, LUE et **NPH (avec autorisation de départ groupé)** délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours. Les licences LJA sont autorisées si le plateau n'est pas complet, toutefois les pilotes utilisant cette licence ne peuvent pas marquer de points au classement.

**Pour la catégorie Promo Side Car, en plus des licences mentionnées ci-dessus sont autorisées les licences suivantes : VIX, VPX, NCP, IPS et LUP pour les passagers.**

Les pilotes ne remplissant pas toutes ces conditions doivent 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 (solo):**

- a) Les coureurs ayant été titulaires d'une licence internationale annuelle dans une discipline « vitesse » dans les 10 années précédentes (sauf Dragsters, Montagne et Endurance), dans la même catégorie (ou cylindrée inférieure) que celle où il a roulé avec la licence internationale.
- b) les pilotes ayant terminé dans les cinq premiers du Championnat de France Superbike (Scratch, toutes les catégories du Superbike sont comprises) dans les 5 années précédentes.
- c) le triple vainqueur des Promo 1000cc.

### **3.2 - Ne peuvent participer dans leur classe 2024 ou dans une classe inférieure en cylindrée (solo) :**

- a) Les pilotes vainqueurs à deux reprises des Coupes de France Promosport dans ladite catégorie (sauf Promo 1000cc et Master).
- b) les vainqueurs des différentes Coupes de Marque ou Courses Annexes des cinq années précédentes. Ils peuvent toutefois concourir en catégorie 600cc, 1000cc, voire 400cc ou 500cc pour les 125cc. La Commission se réserve le droit d'étudier les cas particuliers relatifs à ces clauses.

### **3.3 - Promo Découverte**

Peuvent participer à la catégorie Promo Découverte, les pilotes n'ayant jamais marqué de points dans un championnat relevant de la CNV autre que le Promo Découverte. Cette restriction ne s'applique pas aux pilotes féminines.

Ne peuvent participer à la catégorie Promo Découverte, les coureurs ayant été antérieurement à l'année 2025 titulaires d'une licence FIM Europe ou Internationale, les pilotes féminines ayant déjà marqué des points en Promosport ou en Superbike. Le vainqueur du Promo Découverte scratch ne peut pas participer à nouveau à cette catégorie. Le vainqueur du Promo Découverte 600 peut participer au Promo Découverte 1000cc. La CNV se réserve en outre le droit de refuser tout engagement qui ne correspond pas à l'esprit de la formule.

### **3.4 – Promo Side Car**

Les pilotes participants au mondial ou au FSBK scratch (année N-1) sont acceptés. Ils entrent dans le système de points de la coupe de France.

## **ARTICLE 4 - MACHINES**

Les machines admises à disputer les Coupes de France Promosport doivent être homologuées par la F.F.M. **Cette règle ne s'applique pas à la catégorie side car dans laquelle le pilote est responsable de la conformité du side car au règlement.**

## **ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS**

Chaque demande doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2025 comprenant 10€ de droit de transpondeur :

\***340€** pour les Promo **A2**.

\***365€** pour les catégories Promo 600cc, Promo 1000cc, Promo Master, Promo Découverte **et Promo Side Car**.

**Ces engagements sont majorés de 35€ par course pour les pilotes ne s'engageant pas sur la totalité du championnat.**

Tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de pouvoir participer à 4 séances libres, une séance qualificative et à deux courses (sauf cas d'annulation d'une monte pour une raison extérieure à la volonté de l'organisateur). **Pour les side car, l'épreuve est composée de 3 séances libres, deux séances chronométrées et deux courses.**

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

Les priorités sont déterminées par le nombre de courses **auxquelles le concurrent est inscrit à la date de confirmation des engagements (un mois avant la course), étant entendu qu'un pilote engagé sur toute la saison peut être confirmé dès son inscription.**

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets, les engagements qui continuent à arriver sont mis en liste d'attente.

En cas de désistement, les places devenues disponibles sont proposées aux pilotes figurant sur cette **liste en fonction du nombre de courses auxquelles ils sont inscrits**.

Les engagements sont accessibles à compter du **12 décembre 2024** et sont réservés pendant 7 jours aux pilotes s'engageant pour la totalité des courses.

Les engagements sont clos impérativement 30 jours avant la date de chaque manifestation.

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

Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements ne peuvent être effectués que par le site internet et sont majorés d'un droit supplémentaire de 50€.

#### **En cas de paiement revenu impayé :**

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site Internet) 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 est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de la totalité de ses frais d'engagement.

Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

#### **Pilote souhaitant déclarer forfait :**

Pour tout forfait plus d'un mois avant l'épreuve, un droit administratif de **100€** est retenu. Moins d'un mois avant l'épreuve, le droit administratif est de **180€** et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par écrit, courriel ou **sur Engage Sports**. Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve la totalité de l'engagement est retenue.

En cas de force majeure, la C.N.V. se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve.

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

## **ARTICLE 6 - DEROULEMENT DES EPREUVES**

### **6.1 - Vérifications**

**Le contrôle administratif a lieu a minima de 17h30 à 19h le jeudi et reprend à partir de 8h le vendredi.**

**Le contrôle technique a lieu le vendredi de 11 heures à 13 heures et de 14h00 à 18h30. Le samedi, les vérifications reprennent à 8h00 jusqu'à 12h00.**

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité au moins une heure avant le début de la séance d'essais libres du samedi matin de sa catégorie. Tout pilote qui se présente hors délai peut se voir refuser l'accès à l'épreuve.

Le contrôle technique est obligatoire à partir des essais libres officiels du samedi matin.

**Pour les side car, les contrôles administratifs et techniques sont réalisés sur le paddock side car avec le représentant FSCC.**

Les pilotes doivent être présents en pré-grille, au moins 20 minutes avant l'heure théorique du départ de leur **course**, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire est sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne sont pas respectés, le pilote concerné ne peut prendre la piste qu'après s'être remis en conformité. Aucune réclamation n'est admise à ce sujet.

**Le passage en pré grille n'est pas obligatoire pour les séances d'essais. En revanche, les contrôles sont effectués à la sortie de la voie des stands.**

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en pré grille **et en sortie de la voie des stands** 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) est présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte, il n'est pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

### **Article 6.1.1 - Essais**

Les essais sont interdits du lundi au mercredi la semaine de la course. Tout pilote ayant enfreint cette restriction ne pourra pas participer à l'épreuve.

## **6.2 - Qualifications**

Des essais chronométrés d'une durée de 20 minutes déterminent la place sur la grille de départ des courses. Dans le cas où la séance d'essais qualificatifs est annulée, les positions sur la grille de départ sont déterminées sur décision du jury de l'épreuve par les meilleurs temps enregistrés par les pilotes lors de la séance d'essais libres du samedi ou à défaut les meilleurs temps combinés lors des essais libres du vendredi.

Pour les catégories comportant deux séries, le nombre de qualifiés est déterminé en fonction de la capacité de la piste en course. Les pilotes n'étant pas qualifiés pour la finale A font deux courses en finale B. **En cas de désistements de pilotes lors de la finale A, le jury se réserve la possibilité de repêcher des pilotes de la finale B.**

### **6.2.1 - Pilotes qualifiés**

**Le nombre de pilotes admis en course pour chaque classe est indiqué sur le règlement particulier de chaque épreuve.**

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses sur la grille.

Le jury de l'épreuve peut, avec l'accord du directeur de course, assouplir l'application de cette règle. Dans ces conditions, les pilotes repêchés partent depuis la voie des stands.

Il n'est pas appliqué de temps limite de qualification.

Si un pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto doivent être représentés au contrôle technique avant tout nouveau départ.

## **6.3 - Courses**

Les grilles sont identiques pour les courses 1 et 2, **sauf pour la catégorie side car où les essais chronométrés déterminent la grille de départ de la course suivante.**

Dans chaque classe et sur chaque circuit, les courses se disputent sur une course de 25' environ pour toutes les cylindrées sauf pour les 600cc, 1000cc et Master où les courses sont de 30' environ.

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 **conformément à l'article 7 des règles générales.**

## **6.4 – Changement de passager**

**Il est possible de changer de passager une seule fois durant la manifestation. La demande de changement est présentée au jury par le représentant FSCC de la manifestation. Le jury soumet la demande au directeur de course pour accord.**

**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 second passager est celui valable pour la qualification.**

**Le pilote peut effectuer la course, uniquement s'il est qualifié avec le second passager et doit prendre le départ avec ce dernier.**

## **ARTICLE 7 - ARRET DE COURSE/NOUVEAU DEPART**

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

Les machines peuvent être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il n'est pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se met à pleuvoir lors d'une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle n'est 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 n'est 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 est attribuée.

## ARTICLE 8 - DEPART ANTICIPE

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

## ARTICLE 9 - ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes peuvent 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 le T.N.D.A.).

## ARTICLE 10 - POINTS

Les points comptant pour l'établissement du classement des Coupes de France Promosport sont attribués pour chaque course de la façon suivante, dans chaque classe :

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

Un point est ajouté pour la pole position lors des essais chronométrés ainsi qu'un point pour le meilleur temps en course (pour les 2 courses).

## ARTICLE 11 - PODIUMS

A l'issue de chaque finale un podium est organisé, une coupe est remise aux trois premiers **de chaque classe** ainsi qu'aux 3 premiers 600 de la catégorie Promo Découverte **et 3 premiers Promo 2 side car**.

## ARTICLE 12 - PRIX

Dans chaque épreuve et les classes suivantes : **A2**, 600cc, 1000cc/**Master (scratch)**, Master, Découverte (Scratch et 600cc) et **side car scratch** les pilotes se voient attribuer les prix suivants par course :

Primes F.F.M.

1er.....165€      2ème.....135€      3ème.....120€

Si une classe comporte moins de 26 participants (**17 pour les side car**) aux essais chronométrés (à condition d'avoir un minimum de 10 pilotes dans la catégorie), les primes sont :

1er.....85€      2ème.....70€      3ème.....60€

## DOTATION PIRELLI

Pirelli attribue aux participants **solos**, inscrits sur **au moins de 4 2 courses** sur la saison, un pack comprenant : **un sac de voyage, une serviette microfibre, des lunettes de soleil, une casquette et un parapluie**.

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 quatre épreuves pour toutes les catégories :

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 nombre de courses auxquelles le pilote est inscrit, permettant de déterminer ses dotations et son éligibilité au tirage au sort, est évalué au 6 mars 2025.**

**Pirelli organise un challenge « Pirelli Best lap » destiné à récompenser au sein de chaque catégorie et course annexe, les pilotes équipés par Pirelli qui ont réalisé le meilleur temps en course.**

### **ARTICLE 13 - CLASSEMENT FINAL DES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT**

Les classements des Coupes de France Promosport sont établis dans chaque classe, sur les résultats obtenus sur l'ensemble des courses organisées.

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

Il est offert dans chaque classe 400cc, 600cc, 1000cc / **Master (scratch)**, Master et Découverte (Scratch et 600cc) :

Primes F.F.M\*

1er.....1.250 €    2ème.....850 €    3ème.....550 €

**Pour les side car, les équipages arrivés 1ers de chaque classe (scratch et Promo 2) reçoivent une prime de 1000€.**

\*Minimum 10 engagés à l'année **au 7 mars**. S'il y a moins de 10 engagés à l'année, les primes sont divisées par 2.

### **ARTICLE 14 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE**

#### **14.1 - Vérifications techniques (solos)**

Un pilote présentant une machine au contrôle technique (voir article 1 du règlement technique des Promosport):

\*non accompagnée de sa carte grise, de sa feuille des mines ou de son certificat de conformité U.E.

\*les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire 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 dont les cartes grises sont barrées pour cause de cession, sont acceptées.

\*en non-conformité avec le règlement technique des machines de sport, ne peut concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Une seule machine par pilote peut être présentée aux contrôles techniques pour chaque catégorie. **Le changement de machine est interdit sur la même épreuve.**

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 est 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, le pilote est sanctionné pour les deux courses.

**Une machine non conforme avec le règlement technique, ne peut courir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.**

#### **14.2 - Parc fermé, démontage et contrôle de conformité**

Les procédures sont telles que définies à l'article 17 des règles générales pour les contrôles techniques de la vitesse.

### **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, du président du jury ou du responsable technique donne lieu aux indemnités suivantes en cas de conformité :

\*haut moteur 4 Temps : 100€ (uniquement si démontage de la culasse).

\*haut moteur plus bas moteur 4 Temps : 200€

## **ARTICLE 16 - APPLICATION DU REGLEMENT**

Tous les cas non prévus au présent règlement sont 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, les directeurs de course adjoints, les commissaires techniques et les chronométrateurs sont désignés par la FFM.

Un commissaire sportif est désigné par l'organisateur.

Le directeur de course, son adjoint, le directeur de course stagiaire et les commissaires sportifs doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.

La commission désigne pour chaque épreuve un commissaire sportif et un délégué de son choix, si ce dernier 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.

**Trois** aides commissaires techniques, nommés par le club, doivent impérativement être présents durant toute l'épreuve. Ceux-ci doivent être titulaires de la licence de commissaire technique.

## **ARTICLE 18 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M.**

Chaque pilote **solo** 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.

Dans le cas où les Coupes de France Promosport ont un ou plusieurs partenaires, leurs logos doivent être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage qui est fourni à chaque participant.

La présence d'annonceurs concurrents aux partenaires FFM est strictement interdite.

Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction avec l'article 18 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 trois premiers. Le jury est souverain dans les autres cas, en cas de récidive, le pilote peut être exclu des coupes de France Promosport.

## **ARTICLE 19 - TRANSPONDEURS**

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur. **Les dispositions applicables figurent à l'article 25 des règles générales.**

## **ARTICLE 20 - RESPONSABILITES**

**Les dispositions applicables figurent à l'article 23 des règles générales.**

## **ARTICLE 21 - LAISSEZ-PASSER**

**Les dispositions applicables figurent à l'article 24 des règles générales.**

## **ARTICLE 22 - CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS**

Pour raison de sécurité, 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.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, il est recommandé aux pilotes et passagers de porter un casque, ils ne doivent également pas émettre un bruit supérieur à 90 db. La pratique du deux roues, vélo et tout engin motorisé, par des enfants de moins de 10 ans est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

## **ARTICLE 23 - BRIEFING**

Un briefing obligatoire par catégorie est organisé à chaque épreuve. Toute absence aux briefings est passible d'une amende de 75 €.

## **REGLEMENT DES MACHINES PROMOSPORT POUR LES CATEGORIES A2 - 600cc - 1000cc – MASTER et DECOUVERTE**

Ce règlement vient en complément des règles générales pour les contrôles techniques relevant des circuits de vitesse et des courses de côte 2025.

**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 est tranché en premier ressort par le jury 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 consécutif à un démontage après la manifestation est 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.**

### **ARTICLE 1 - DEFINITION**

Le motorcycle de Promosport doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie (réseaux, importateurs et constructeurs) et faire l'objet d'une homologation FFM (« compétition client »).

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine (sauf dérogation expresse de la CNV).

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 le pilote soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine. 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.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure VGA, VGE, **VEI** ou RSV ne sont pas autorisés à participer aux Coupes de France Promosport **sauf en catégorie Promo Découverte. Dans cette catégorie, elles sont autorisées pour autant que son propriétaire fournisse une attestation émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger pour la pratique en compétition.**

### **ARTICLE 2 - HOMOLOGATION**

Les machines doivent avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent. Cette homologation est valable cinq ans. Un dossier d'homologation doit être constitué par le constructeur ou l'importateur.

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

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

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

Seules sont 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 ou européen (uniquement pour les pilotes européens non français).

**Cet article ne s'applique pas au Promo Découverte où la seule contrainte est que la machine soit fabriquée à partir de l'année 2005.**

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

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 n'est tolérée, la pièce doit être dans son état d'origine et ne doit 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.

En complément d'information, il est fait appel aux documents d'homologation FIM des machines Superbike, et Supersport.

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne peuvent 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.  
Les machines doivent être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant ont leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

### 3.1. - Carburant

Le carburant doit être du type sans plomb ou bio éthanol, 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.

### 3.2. - Pneumatiques

Sont seuls autorisés sur piste déclarée sèche les pneus de marque **PIRELLI** tels que définis ci-dessous :

#### Piste sèche (DRY) :

CATEGORIE	DIMENSION	MODELE	GOMME	TARIF TTC
<b>A2</b>	AV 110/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC1	<b>135€</b>
	AR 140/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC1	<b>165€</b>
	AV 120/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	<b>155€</b>
	AR 160/60 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	<b>175€</b>
	AR 180/60 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	<b>205€</b>
Promo 600cc	AV 120/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	<b>155€</b>
Promo Découverte	AR 180/60 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	<b>205€</b>
Promo 1000cc	AV 120/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	<b>155€</b>
Promo Master	AR 200/55 ZR17	Diablo Supercorsa V3	SC2	<b>225€</b>
Promo Découverte				

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 ces pneumatiques autorisés durant la manifestation est 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 prégrille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste, quelles que soit les conditions de piste (DRY ou WET).

Les pneumatiques règlementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et en respectant le montage défini par le fabricant. En cas de non-respect, le pilote n'est déclassé que sur la course **lors de laquelle** il a été déclaré non conforme.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne peut être autorisé, qu'avec l'accord du responsable technique, et avis d'un technicien du fabricant présent sur le circuit.

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 1 ou finale 2).

Si un pilote se présente en pré-grille en ayant effectué un changement de pneumatique sans respecter la procédure définie ci-dessus, il est renvoyé de la pré-grille et ne peut prendre le départ.

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans autorisation est convoqué par le jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut 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 PIRELLI tels que définis ci-dessous :

**Piste mouillée (WET) :**

CATEGORIE	DIMENSION	MODELE	GOMME	TARIF TTC
Promo <b>A2</b>	AV 110/70 R17	Diablo Rain	SCR1	<b>170€</b>
	AR 140/70 R17	Diablo Rain	SCR1	<b>220€</b>
	AR 120/70 R17	Diablo Rain	SCR1	<b>185€</b>
	AR 160/60 R17	Diablo Rain	SCR1	<b>240€</b>
	AR 200/60 R17	Diablo Rain	SCR1	<b>280€</b>
600cc	AV 120/70 R17	Diablo Rain	SCR1	<b>185€</b>
Promo Découverte	AR 200/60 R17	Diablo Rain	SCR1	<b>280€</b>
1000cc	AV 120/70 R17	Diablo Rain	SCR1	<b>185€</b>
Promo Master	AR 200/60 R17	Diablo Rain	SCR1	<b>280€</b>
Promo Découverte				

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

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 pneumatiques règlementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant.

Tout autre montage est considéré comme non-conformité technique avec les conséquences qui en découlent.

Le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum, sont autorisées en pré-grille.

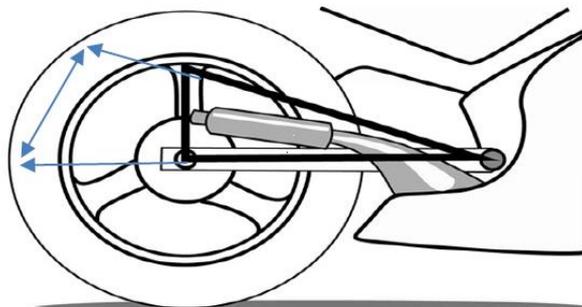
### 3.3. Système d'échappement / niveau sonore

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

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

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 selon le croquis ci-dessous.

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.



### ARTICLE 4 – MARQUAGE - PLOMBAGE

A tout instant de la manifestation, le moteur ou toute autre partie de la machine peut être plombé (ou marqué).

Les pilotes dont les machines ont fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de la ou des épreuves suivantes, où elles sont susceptibles d'être contrôlées. A défaut, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés. Le déplombage n'est autorisé qu'en présence d'un commissaire technique désigné par la CNV.

**En cas de non-conformité technique constatée sur une machine plombée/marquée, l'ensemble des points inscrits par le pilote depuis le plombage/marquage de sa machine lui est retiré.**

Les machines peuvent être passées au banc aléatoirement et à tout moment.

## **ARTICLE 5 - EQUIPEMENT A RETIRER**

Doivent être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- le phare,
- le feu de route arrière.

## **ARTICLE 6 – REGLEMENT TECHNIQUE**

Les numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques. 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. Si la boucle arrière est démontable d'origine, elle peut être changée ou modifiée, mais le type de matériau utilisé doit rester le même que celui d'origine ou avoir une densité supérieure à celle d'origine. Si elle n'est pas démontable, alors il n'y a aucune modification autorisée sauf les points suivants :

- ajout de supports pour la selle
- retrait de supports non utilisés à condition qu'ils n'affectent pas la structure de la boucle arrière ni la sécurité
- tous les accessoires vissés peuvent être retirés ou déplacés. Celle-ci doit présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute, l'avis du responsable technique est prépondérant. Les côtés du cadre peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du cadre. Les vis de fixation doivent être positionnées en retrait dans ce matériau.

#### **6.1.0. - Bras oscillant**

D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

L'axe et les écrous reliant le bras oscillant au cadre doivent rester accessibles.

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 côtés du bras oscillant peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du bras oscillant. Les vis de fixation doivent être positionnées en retrait dans ce matériau.

#### **6.1.1. - Carénage**

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne peut être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contertype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 50 mm par rapport aux plans côtés FIM.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdit. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile du moteur (minimum 5 litres).

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contretypé de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislán, etc. ne sont pas autorisés.

Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

#### **6.1.2. - Fourche**

Pièce d'origine du type considéré. Le positionnement en hauteur par rapport aux Tés de fourche ne doit pas excéder 50mm. Les commissaires techniques peuvent refuser tout positionnement qu'ils considèrent dangereux.

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

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés.

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. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple. Explosafe®). Le remplacement du bouchon de réservoir est autorisé.

#### **6.1.3a. - 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.

Les valves coudées de contrôle de pression sont autorisées.

#### **6.1.6. - Selle**

La selle peut être modifiée ou changée.

#### **6.1.7. - Commandes au pied**

Libres.

Exception : La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas pliables, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

#### **6.1.8. - Guidon**

Libre du commerce. Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

Les guidons doivent être positionnés tels que d'origine par rapport aux Tés du modèle homologué.

#### **6.1.9. - Leviers**

D'origine ou adaptables, ils peuvent être de type repliables.

Pour les catégories Promo 600cc et Promo 1000cc un levier à rattrapage de jeux est autorisé.

#### **6.1.10. - Garde-boue**

Tout garde-boue du commerce est 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 doit être intégralement couvert.

#### **6.1.11. - Amortisseurs arrières**

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 doit être conservé d'origine.

Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant homologué.

#### **6.1.12. - Amortisseur de direction :**

Recommandé.

#### **6.1.13. - Freins :**

Il est permis 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 doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace. Les épingles ou agrafes de sécurité sont autorisées.

La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

Le système et l'équipement ABS, des motos qui en sont équipées d'origine, peut-être déconnecté et/ou retiré.

A l'inverse un système ABS ne peut être monté sur une moto qui n'en est pas équipée d'origine.

**Les disques de freins avant peuvent être remplacés par un modèle Beringer (correspondance disque/moto disponible en annexe).**

Les pistons d'origine peuvent être remplacés **pour 2025** mais les modèles en titane sont interdits.

#### **6.1.14. - Tableau de bord**

Peut être retiré, une modification des supports est autorisée.

Un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant les valeurs réelles du régime moteur de la machine est obligatoire.

Un 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**

Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant,
- les feux arrière et les stops,
- les clignotants,
- l'avertisseur sonore,
- le tableau de bord,
- les interrupteurs de sécurité de béquille.
- le contacteur à clef pourra être retiré ou déplacé.
- tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur.

Les commodos d'origine homologués ayant, entre autres, 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 commodos accessoires (type Binder ou autres) sont autorisés pour autant que le fabricant présente à la FFM son modèle et ses fonctions possibles.

Le faisceau électrique et le boîtier CDI d'origine peuvent être remplacés seulement par un faisceau électrique et un boîtier CDI du Kit référencé par l'importateur de la marque. **Pour 2026, seuls les faisceau et boîtiers CDI d'origine seront acceptés.**

La fonction shifter est autorisée.

## **6.2. - PARTIE MOTEUR**

### **6.2.1. - Démarreur**

Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci. Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment.

### **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 est autorisée.

Dans tous les cas, un système de protection du pignon de sortie de boîte doit 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**

Tous les roulements et paliers doivent rester d'origine. Leurs nombres, dimensions et matériaux doivent rester identiques au modèle homologué.

### **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.

Les systèmes de contrôles des émissions de polluants dans et autour de la boîte à air et du moteur peuvent être retirés. Le système de contrôle d'injection d'air (valve, solénoïde, durite) peut être retiré. Les couvercles de la culasse peuvent être retirés et bouchés par des plaques.

### **6.2.8. - Distribution**

Le diagramme doit rester identique à celui d'origine sans modifications. Les pistons, lumières, soupapes et arbres à cames doivent rester d'origine du type considéré sans modifications. Si dans la distribution d'origine du type considéré, un système de clapets, de soupapes ou de disques est incorporé, celui-ci doit être maintenu tel que d'origine.

#### **6.2.9.1. - Injecteurs**

Pièce d'origine considérée sans modifications.

#### **6.2.9.2 - Réglage d'injection**

L'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisée, conformément à l'article 18 des règles générales pour les contrôles techniques.

#### **6.2.9.3. - Boîte à air**

Filtre à air adaptable autorisé.

La boîte à air doit rester telle que d'origine, aucune modification n'est autorisée.

#### **6.2.10. – Circuit de lubrification**

D'origine du type considéré.

#### **6.2.11. - Allumage – Générateur**

Pièce d'origine du type considéré, sans modification.

L'indice thermique des bougies est libre. 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 moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions du constructeur.

#### **6.2.12. - Embrayage**

Noix, plateau de pression, cloche et disques (lisses et garnis) d'origine du type considéré. Nombre de disques garnis identiques à l'origine. Ressorts de pression d'embrayage libre. Apport et enlèvement de matière interdits.

#### **6.2.13. - Boîte de Vitesses**

Boîte 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.

Nombre de rapports et démultiplication primaire strictement d'origine.

En cas de bridage partiel par la boîte de vitesses, celui-ci peut être désactivé.

#### **6.2.14. - Roulement de boîte**

Tous les roulements et les paliers doivent rester d'origine. Leur nombre, dimensions et matériaux doivent rester identiques au modèle homologué.

#### **6.2.15. - Système de refroidissement**

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

#### **6.2.16. - Joints moteurs**

Les joints moteurs doivent être identiques à l'origine. Leur épaisseur doit correspondre à la norme du constructeur (avec serrage correspondant au couple préconisé par le constructeur).

#### **6.2.17. - Batterie**

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. Les batteries au lithium sont interdites sauf si elles sont montées d'origine sur la moto.

## **ARTICLE 7 – SPECIFICATIONS POUR LA CATEGORIE A2**

### **7.1. Poids des machines**

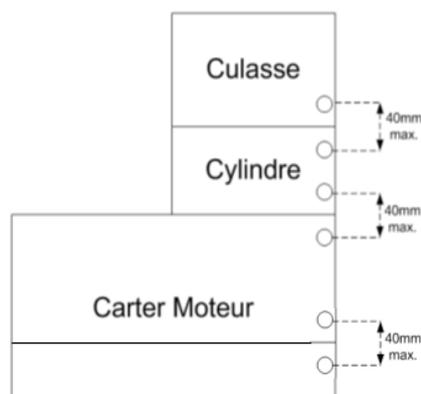
**Le poids de la moto doit correspondre au poids à vide de la machine avec une tolérance de 10%.**

### **7.2. Marquage – plombage des moteurs**

Les machines sont plombées lors de leur passage au contrôle technique. Deux déplombages maximums par machine sont autorisés pendant la saison.

Si un déplombage supplémentaire est réalisé, le pilote est sanctionné d'un départ de course depuis la sortie de la voie des stands. Un moteur plombé ne peut correspondre qu'à une seule moto.

Trois zones doivent être aménagées par le concurrent afin de permettre le plombage de la culasse au cylindre et du cylindre au carter moteur et des carters moteur entre eux. Pour cela, des trous de Ø2mm mini doivent être réalisés dans les 3 pièces mentionnées ci-dessus, avec une distance de 40mm maximum (voir croquis ci-dessous).



### 7.3 - Freins

L'utilisation du disque de frein avant d'origine de la Kawasaki Ninja 400 (référence 41080-0695-32L) n'est pas autorisée.

### 7.4 - Tableau de bord et faisceau électrique

Le tableau de bord doit être celui d'origine, en état de marche et sans modifications.

Le faisceau électrique d'origine doit être conservé, seules les connexions susmentionnées peuvent être retirées. La modification du boîtier ECU d'origine est strictement interdite. L'utilisation du boîtier additionnel de la marque Dyno Jet, modèle : Power Commander **est autorisé**.

Les boîtiers ECU d'origine peuvent être inter-changés, avec ceux d'un autre concurrent ou de la FFM, du même modèle à la seule discrétion des officiels de la manifestation.

Il est permis d'utiliser le kit sonde lambda de la marque Dyno Jet, modèle Auto tune, dont la référence commerciale est DYPCVAT200.

### 7.5 - Distribution

Uniquement pour les Yamaha R3 :

Il est possible d'utiliser :

\*l'arbre à cames d'admission référence 2MS – E2170 – 01

\*le pignon d'arbre à cames 1WD – E2176 – 00

Aucune autre pièce ne peut être changée ou modifiée.

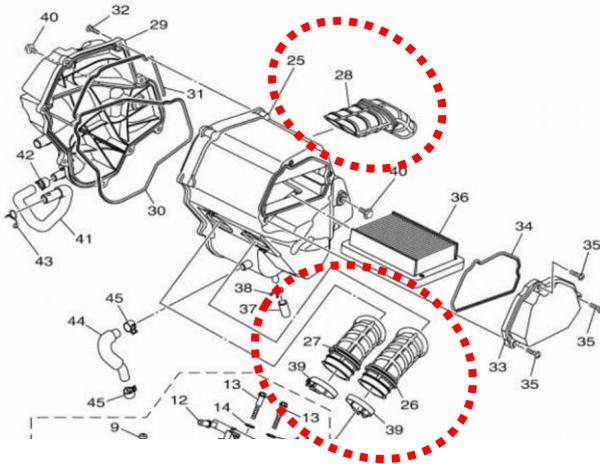
### 7.6 - Boîte à air

Yamaha R3 :

Il est permis de modifier le couvercle du filtre à air (pièce #33 sur l'éclaté ci-après) selon les photos suivantes,



Le conduit d'entrée de la boîte à air peut être supprimé (pièce #28), les 2 trompettes d'admissions peuvent être réduites en longueur autant que souhaité (pièces #26 et #27).



## REGLEMENT TECHNIQUE PROMO SIDE CAR

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

### Article 1 – Cylindrée

Les side-cars promo sont des sortie "arrière / kneeler", répartis en deux catégories :

- PROMO 2 Châssis courts**, Moteur "jusqu'à 600cc" :
- plus de 401 à 600cc 4 Temps, 4 cylindre maximum
  - plus de 401 à 675cc 4 Temps, 3 cylindre maximum
  - plus de 401 à 750cc 4 Temps 2 cylindres maximum

**PROMO 1** : "supérieur à 600cc et inférieur à 1000cc" et tous châssis longs.

(Les machines à carburateur sont autorisées jusqu'à **1300cc**).

NB : moteurs à carbu d'origine : "année modèle < 31/12/2000).

**En 2026, moteurs stocks, les adaptations side car laissées libres seront spécifiées.**

### Article 2 – Guidon - Fourche

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.

Les fixations d'amortisseur, d'axes de roue et le bras oscillant des fourches Earles doivent être freinés.

### Article 3 – Freins

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 motorcycle.

### 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'une protection** comme mesure de sécurité. **Cette protection** doit être conçue 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.

Sur les side-cars "sortie arrière", les roues doivent être protégées afin d'en éviter le contact.

- La roue du panier doit être totalement recouverte à hauteur de la plateforme. Un aménagement est possible pour contrôler la pression de la roue.

- La roue motrice doit être recouverte à hauteur de la plateforme du côté panier.

- La roue motrice, sur les châssis courts, doit être protégée à l'arrière et à l'opposé du panier jusqu'au niveau de l'axe de roue arrière. Des aménagements sont possibles pour évacuer la chaleur des freins.

Les fixations ainsi que la tenue et rigidité des carénages sont vérifiées lors du contrôle technique. Le contrôleur peut les vérifier jusqu'en pré-grille.

La carène F2 et Classic (introduction verticalement ou horizontale) doit obligatoirement être arrêtée par goupille.

Le fond plat doit être fixé : attention que le trou dans le poly ne se fragilise pas.

### **Article 6 – Coupe-circuit - Démarreur**

Il doit être installé un coupe-circuit relié au pilote, actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi de 1 m.

Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Le démarreur est obligatoire : la machine doit être équipée d'un démarreur électrique et doit à tout moment, être capable de repartir sans aide auxiliaire.

**Un lanceur auxiliaire est admis uniquement en pré grille.**

Pour jouer son rôle en cas d'urgence, le bouton de mise en marche du démarreur doit préférentiellement être directement accessible sans que les mains du pilote quittent le guidon.

### **Article 7 – Récupérateur**

1) La capacité minimale d'un bocal 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.

2) Un bac récupérateur doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100 mm 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 obligatoire.

Le passage de chaîne, s'il nécessite de réduire la hauteur du bac ou fond plat, doit être protégé par un système à balais ou à mousse afin de conserver l'étanchéité maximum du bac.

### **Article 8 – Pneus**

**Seuls les pneus développés et qualifiés pour le side car sont autorisés.**

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.

### **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 pluie

Le feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre le pneu arrière et le side (plateau) situé entre 10 et 30 cm du sol.

Le feu tourné vers l'arrière avec un angle maximum de 5° par rapport à l'axe du side car, doit être visible quel que soit le déplacement du passager. Ce feu doit être à leds non clignotant et comporter au moins 9 leds. L'alimentation est à fil ou à pile.

### 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. Sa présence est matérialisée par un point de couleur rouge, rond de 10 cm.

### Article 12 – Numéros

Les numéros doivent être à l'avant au centre sur le nez de la carène **et répétés sur les 2 côtés**.

*Les numéros sont très visibles : numéro noir ou blanc sur fond uni qui peut être la couleur du carénage.*

**Ce numéro est utilisable pour tous les championnats sur circuit : championnats FSBK, Promosport et RSCM.**

Les châssis longs ont **une plaque fond blanc numéro noir** (le n°1 étant réservé au championnat de France FSBK de l'année N-1).

Les châssis courts ont **une plaque fond noir numéro blanc**.

Un numéro est attribué à un pilote pour l'année.

### Article 13 - Bouchon de vidange et circuit 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 vitesse ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.

Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

- Les manomètres mécaniques sont au tableau de bord et montés sur amortisseur de vibrations (joint torique ou silent bloc adapté).

- **Durites d'huile, toutes catégories : embouts sertis.**

### Article 14 - Niveau sonore

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

## REGLEMENT DES MACHINES PROMO DECOUVERTE

Ce règlement vient en complément des règles générales pour les contrôles techniques relevant des circuits de vitesse et des courses de côte 2025.

### 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 véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV peuvent 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 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.

## **ARTICLE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES**

La cylindrée (alésage et course) du moteur figurant sur la notice descriptive ne peuvent 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 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 moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit 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. Les batteries lithium sont interdites sauf si elles sont d'origine homologuées sur le modèle du type considéré.

Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble doit être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) doivent 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 conservent 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 doivent être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines doivent être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant ont leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

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.

### **2.1. - Pneumatiques**

Sont seuls autorisés les pneus de marque PIRELLI tels que définis dans le règlement Promosport. Les pneus pluie sont autorisés.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2400 watts maximum, sont autorisées en pré-grille.

La catégorie Promo Découverte est limitée à un seul train de pneumatiques par week end de course.

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.

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.

### **2.2. - Système d'échappement / niveau sonore**

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

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

## **ARTICLE 3 - MARQUAGE**

Toute partie ou pièce des machines utilisées peut subir un ou plusieurs marquages d'identification par les commissaires techniques.

## **ARTICLE 4 - EQUIPEMENT A RETIRER**

Doivent être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- les phares,
- les feux de route et stop arrière.

## ARTICLE 5 - TABLEAU DES MODIFICATIONS

L'usage de la visserie alliée 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 doivent être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, ont les dimensions maximums suivantes :

- Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait,
- Les côtés du cadre peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du cadre.

Les vis de fixation doivent 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 doit 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

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15 mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne peut être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contertype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 50 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdit. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification est fait en maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

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 garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contertype de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislán, etc. ne sont pas autorisés.

Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

#### 5.1.2. - Fourche

Libre.

### **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 obligatoire.

### **5.1.4 - Jantes**

Libres.

Les jantes en carbone sont interdites sauf si elles sont d'origine du type considéré.  
Entretoises des roues avant et arrière libres.

### **5.1.5. - Selle**

La selle peut être modifiée ou changée.

### **5.1.6. - Commandes au pied**

Libre.

Exception : La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre pliable, ils doivent comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

### **5.1.7. - Guidon**

Libre du commerce. Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

### **5.1.8. - Leviers**

D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, rattrapage de jeux autorisé.

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.

### **5.1.9. - Garde-boue**

Tout garde-boue du commerce est 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 doit être intégralement couvert.

### **5.1.10 - 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 doit être conservé d'origine.

### **5.1.11. - Amortisseur de direction**

Recommandé. **Il ne doit pas servir de butée de direction.**

### **5.1.12. - 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.

**Les disques de freins avant peuvent être remplacés par un modèle Beringer (correspondance disque/moto disponible en annexe).**

Le remplacement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein sont autorisés 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 doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

### **5.1.13. - Compteur kilométrique et compte tours**

Peuvent être retirés, une modification des supports est autorisée.

Un compteur compte-tours en état de marche et indiquant les valeurs réelles du régime moteur est obligatoire.

Un témoin de température d'eau adaptable est autorisé.

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.

#### **5.1.14. - Faisceau électrique**

Tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur peuvent être retirés.

Les commodos d'origine homologué ayant, entre autres, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent être conservés.

#### **5.1.15. - 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 sont soumis au Jury de l'épreuve.

#### **5.1.16. Feu rouge arrière**

**Conforme aux dispositions de l'article 23 des règles générales pour les contrôles techniques.**

### **5.2. - PARTIE MOTEUR**

#### **5.2.1. - Kick-démarréur**

Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent 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.

#### **5.2.3. - Filtre à air**

Adaptable autorisé.

#### **5.2.4. Système 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.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

### **ARTICLE 6 - PLAQUES NUMEROS**

Les machines doivent être équipées de plaques jaune mat avec des numéros noir mat uniquement pour la catégorie Promo Découverte.

**Les numéros doivent être conformes à l'article 16 des règles générales pour les contrôles techniques.**