



# CAROLE MOTO CLUB

REGLEMENT PARTICULIER

PROMOTION

23 MAI 2009

DANS LE CADRE

DES 4 HEURES DU CMC

Version du 31 mars 2009

## Le code du Sportif

Se conformer aux règles du jeu  
Respecter les décisions des officiels  
Respecter adversaires et partenaires  
Refuser toute forme de violence et de tricherie  
Etre maître de soi en toutes circonstances  
Etre loyal dans le sport et dans la vie  
Etre exemplaire, généreux et tolérant



## **Article 01 - Présentation**

Dans le cadre du week-end des « **4 Heures du CMC** », l'association CAROLE MOTO CLUB organise une course de vitesse de **promotion** afin de permettre à tous de s'essayer à la course de vitesse sur piste.

Cette course se déroulera le **23 Mai 2009 sur le Circuit Carole** (Tremblay en France – 93) d'un développement de 2,055 Km. Elle est placée sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) et de la Ligue Motocycliste Ile de France.

Le **nombre maximum de pilotes retenus pour cette épreuve sera de 36.**

En fin d'après midi ils participeront à une course de 20 tours ; l'ordre de départ ayant été défini à l'issue de 2 séances de qualification plus tôt dans la journée.

## **Article 02 - Organisateur et Secrétariat**

Organisateur (siège social) :

### **CAROLE MOTO CLUB**

Jean-Paul CHAUVEAU  
16 rue de la Cerisaie  
75004 PARIS  
Tél : 06 10 77 21 48

Secrétariat (**adresse de correspondance**) :

### **CAROLE MOTO CLUB**

BT J1  
Rue des Chênes  
77177 BROU SUR CHANTEREINE  
Tél : 01 60 08 61 19

## **Article 03 - Juridiction**

La manifestation se déroulera conformément au Code sportif de la FFM, aux règles générales et techniques de la Commission des Courses sur Route (CCR) et de ce règlement particulier. Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le Jury est souverain pour trancher un litige.

## **Article 04 - Officiels**

Président du Jury	: Jean-Luc GILARD
Commissaires sportifs	: Bruno CONGARD
	: Jean-Marc BON
Directeur de Course	: Patrick LANGLAIS
Directeur de Course adjoint	: Jean-Luc MARTIN
Commissaires techniques	: Gilles DENIMAL
	: Bernard CHACHUA
	: Jean-Pierre BAILLY
	: Pascal MARIÉ
Chronométrage	: Valérie VOISIN
	: Sylvie DUPONT
	: Isabelle LE CHALONY
	: Sandrine NARVOR

## **Article 05 - Conditions d'accès des machines et des pilotes**

Les **motos** admises à l'épreuve devront avoir un moteur 4 temps d'une cylindrée totale comprise entre 400 et 1 300 cc, constitué de 2, 3 ou 4 cylindres. Toute moto pourra être refusée suite aux contrôles techniques si elle ne respecte pas les règlements et les critères de sécurité.

Les **pilotes** doivent avoir 16 ans révolus au jour de la course et être titulaires d'une licence NCA ou NCB (pas de licence internationale). Aucune restriction particulière ne sera appliquée mais l'organisation se réserve le droit de refuser toute candidature ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve dont la principale caractéristique est l'amateurisme.

## Article 06 - Catégories et cylindrées

Les **catégories** pour les 2 Finales seront les suivantes :

- Classement général
- Classement 600 cc
- Classement « féminin »

La cylindrée des « 600 cc » se définit comme suit :

- 4 temps, 4 cylindres : de 401 à 600 cc
- 4 temps, 3 cylindres : de 401 à 750 cc
- 4 temps, 2 cylindres : de 600 à 850 cc

Pour chaque catégorie, un **podium** sera constitué sous condition qu'au moins 3 représentants de la catégorie soit retenus pour le classement final.

## Article 07 - Conditions d'engagement

Les inscriptions ne seront prises en compte que sous les conditions suivantes :

- Bulletin d'inscription correctement rempli (toutes les informations renseignées et lisibles)
- 1 chèque séparé par pilote engagé suivant le tarif indiqué ci-dessous
- 1 chèque de caution de 200 Euros
- 2 enveloppes timbrées à l'adresse d'un des pilotes (retour confirmation et chèque de caution)
- Envoi du dossier d'inscription par la Poste.

Les frais d'inscription comprennent la location des transpondeurs.

Les **chèques de caution** seront renvoyés par courrier postérieurement à la course au plus tard le 15 juin 2009.

Les **inscriptions** répondant à tous les critères énoncés seront **validées** par des membres du Bureau du Club en tenant compte de leur ordre chronologique d'arrivée au secrétariat (cachet de la poste faisant foi). Au-delà de 36, les inscriptions seront placées sur liste d'attente suivant les mêmes critères chronologiques.

**Le Carole Moto Club se réserve cependant le droit de refuser toute demande d'inscription sans justification et sans recours possible.**

Les **désistements** seront possibles avant la date du 30 Avril 2009 sous forme d'un courrier. Postérieurement à cette date les frais d'inscription seront remboursés sous réserve que le plateau soit complet et qu'un pilote remplaçant ait été trouvé sur la liste d'attente.

Les frais d'inscription seront encaissés à partir du 30 Avril 2009. Des **confirmations d'inscription** seront envoyées par courrier au plus tard 10 jours avant la course.

Les participants reconnaissent céder à l'Organisation leur droit à l'image lors de la compétition.

<b>MONTANT PAR PILOTE</b>	Membres du CMC	Membres d'autres clubs
Tarif	105 €	125 €

## Article 08 - Vérifications administratives et techniques

Elles sont **obligatoires** et à effectuer dans les délais impartis mentionnés ci-dessous. Les pilotes ou machines ne répondant pas aux impératifs des règlements se verront refuser l'accès à la compétition sans qu'un quelconque remboursement des frais d'inscription puisse être réclamé.

A leur arrivée les pilotes se présenteront aux vérifications administratives munis des documents suivants : la feuille de confirmation, leur licence, leur CASM ou leur permis de conduire valide.

Il sera leur alors remis les bracelets d'accès aux stands, un brassard, 1 autorisation d'entrée pour un véhicule 4 roues sur les parkings (les autres véhicules devront être garés sur le parking « visiteurs ») et une feuille destinée aux vérifications techniques des motos.

Les motos de route des accompagnateurs seront autorisées à rentrer sur les paddocks mais devront être stationnées impérativement à l'intérieur de l'emplacement réservé au pilote et ne pourront pas servir à des déplacements à l'intérieur des paddocks.

Le pilote pourra alors se présenter au contrôle technique avec les éléments suivants : la feuille de contrôle, la moto correctement préparée, son équipement complet. Sur demande les pilotes devront pouvoir fournir les documents prouvant la propriété de la moto (carte grise, document RSV, factures).

Vérifications	Vendredi 22 Mai 2008	Samedi 23 Mai 2008
Administratives	De 9 h à 12 h Et de 13 h à 19 h	De 8 h à 12 h
Techniques	De 13 h à 19 h	De 8h à 12 h

## Article 09 - Règles générales de comportement et de sécurité

### § 09.01 - Préalable et sanctions

Il est rappelé que **les pilotes sont responsables** de leur entourage pour le respect des règles de sécurité dans les paddocks et dans les stands, et de façon générale durant la compétition.

**Tout comportement ou débordement contraire à ces règles et au bon déroulement de l'épreuve pourra se voir sanctionné d'un « Stop and Go » de 30 secondes appliqué pendant la course.** Toutefois le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pour les cas les plus graves.

### § 09.02 - Véhicules dans les paddocks

Les seuls véhicules 4 roues autorisés dans les zones de paddocks sont les véhicules munis d'une **autorisation spécifique** fournie lors du contrôle administratif, les autres véhicules devront se garer sur les parkings visiteurs.

**Les mini-motos et scooters** (hors éventuellement ceux de l'Organisation) **sont interdits. ... VIVE LE VELO !!!**

Tous les déplacements devront être faits à l'allure d'un piéton au pas ; pour les motos le port du casque est obligatoire en toute circonstance.

### § 09.03 - Usage des paddocks

L'installation sur les parkings ne se fait pas librement. A leur arrivée chaque pilote se verra affecter un emplacement sur un des parkings du circuit. Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant des poubelles et des bacs à huile mis à disposition. Ces parcs ne peuvent être utilisés à des fins publicitaires, commerciales ou de relations publiques, sans accord préalable de l'organisateur.

**Il est interdit de percer des trous dans le sol afin de fixer le matériel et d'installer du matériel ou des véhicules en dehors de la zone réservée à l'équipe.** En raison de l'exiguïté des parkings du Circuit, nous demandons à tous un effort particulier sur ce dernier point afin notamment que les zones de circulation des véhicules de maintenance et de sécurité restent dégagées en toute circonstance.

Tous les **animaux domestiques** doivent impérativement être tenus en laisse.

Les **enfants** en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte.

Afin de préserver l'environnement il est recommandé de disposer un tapis sous la moto pour prévenir toute fuite accidentelle de liquide (essence, huile, ...).

### § 09.04 - Usage des stands

Les stands sont accessibles aux seules personnes munies d'un bracelet d'accès et sous l'entière responsabilité du pilote qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité sont respectées.

Il est strictement interdit :

- de fumer dans les stands
- d'apporter de l'alcool dans les stands
- d'amener un animal même attaché dans les stands
- de stocker + de 30 litres d'essence tout contenant confondu (derrick, jerrycane, ...)
- d'utiliser tout équipement électrique (couverture chauffante pour les pneus, compresseur, perceuse, meuleuse, barbecue, gazinière, ...)
- de vidanger sur le sol

- de remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course
- de faire rentrer dans les stands un enfant de moins de 14 ans
- de se tenir le long du grillage situé entre la voie des stands et le parking
- de s'asseoir ou de monter sur le muret séparant les stands de la piste
- d'installer un système fixe de panneautage dépassant l'aplomb de ce muret

La tenue vestimentaire des personnes accédant aux stands n'est pas réglementée. Cependant nous invitons chacun à comprendre les risques inhérents à cette zone. A titre d'exemple, l'accès sera donc refusé aux personnes torse-nu ou qui porteront des sandales.

Afin de préserver l'environnement en cas d'intervention mécanique ou lorsque la moto est parquée à l'intérieur des stands, il est recommandé de disposer un tapis sous la moto pour prévenir toute fuite accidentelle de liquide (essence, huile, ...).

#### **§ 09.05 - Vitesse de circulation dans les stands**

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée au maximum à **50 Km/h**. Cette limitation s'applique tant aux essais (libres et qualificatifs) que durant la course, un radar pourra être installé à tout moment.

#### **§ 09.06 - Signaux officiels**

Pendant les essais et la course, différentes indications seront données au moyen de drapeaux ou signaux. **Les pilotes sont réputés connaître parfaitement ces règles** telles qu'elles sont édictées à l'article 1 des Règles Générales pour les Epreuves de Vitesse. Les pilotes doivent y obéir instantanément sous peine de sanction.

#### **§ 09.07 - Contrôle médical**

Un médecin pourra examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il devra se tenir à la disposition du Directeur de Course. Un concurrent refusant ce contrôle sera exclu de l'épreuve.

### **Article 10 - Essais qualificatifs**

#### **§ 10.01 - Organisation**

Chaque pilote bénéficiera de 2 séances chronométrées de qualification de 20 mn chacune.

#### **§ 10.02 - Accès**

Seules les motos admises au contrôle technique pourront participer aux essais qualificatifs. Les pilotes devront se présenter en pré-grille 20 mn avant l'heure prévue pour leur séance.

#### **§ 10.03 - Conditions de qualification**

Pour être qualifié, un pilote devra remplir 2 conditions :

- avoir réalisé au moins 1 tour chronométré (2 passages sur la ligne d'arrivée).
- avoir réalisé un temps au maximum supérieur de 25% à la moyenne des temps des 3 meilleurs pilotes.

Tout pilote ne remplissant pas ces conditions ne pourra participer à la course et les droits d'engagement ne seront pas remboursables sur ce motif.

#### **§ 10.04 - Constitution de la grille de départ**

Les pilotes seront classés en fonction du meilleur temps effectué lors des 2 séances de qualifications.

#### **§ 10.05 - Forfait**

Si un pilote qualifié à l'issue des essais ne peut prendre le départ de la course, il doit l'annoncer le plus rapidement possible au Directeur de course. Si le forfait est déclaré avant l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille sera complétée en remontant d'un rang les pilotes placés derrière le pilote forfait. Si le forfait est déclaré après l'homologation de la grille de départ par le Jury, la grille ne sera pas complétée, la place du pilote forfait restera vacante.

## Article 11 - Déroulement de la course

La course se déroulera sur 20 tours.

### § 11.01 - Procédure de départ (type simplifié)

- Au signal, l'ensemble des pilotes quitte le couloir des stands pour le tour de reconnaissance (ou tour de mise en place).
- Feu rouge en sortie des stands 30" après le passage du dernier pilote du groupe. Les pilotes se présentant après le feu rouge prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands.
- Drapeau rouge sur la première ligne, pas d'arrêt des moteurs, mise en grille des machines. Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans le couloir des stands pour faire des réglages ou changer de machine. Dans ce cas les coureurs qui rencontrent un problème technique, ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ du tour de chauffe lorsque le feu vert de sortie des stands sera allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité).
- Sur présentation du drapeau vert, les pilotes partent ligne par ligne sur les ordres du Directeur de course pour 2 tours de chauffe. Les 2 tours de chauffe sont obligatoires pour pouvoir prendre le départ de la course sur la grille.
- A l'issue des 2 tours de chauffe, si un concurrent se présente sur la grille après la voiture de sécurité, il sera dirigé vers les stands et pourra prendre le départ de la course depuis là (tout comme les pilotes n'ayant pas effectué les tours de chauffe).
- Lorsque les pilotes ont accompli leurs tours de chauffe, ils se placent sur la grille de départ matérialisée par des panneaux tenus par des juges de lignes. Allumage du feu rouge dès l'arrivée des premiers pilotes. Lorsque chaque ligne est complète, le juge concerné abaissera son panneau.
- Si un coureur cale sur la grille ou rencontre d'autres problèmes, il doit rester sur sa machine et lever le bras. Si un tel incident se produit, le juge concerné relèvera son panneau. Il n'est pas permis d'essayer de retarder délibérément le départ.
- Lorsque tous les panneaux seront baissés et tous les pilotes prêts, le Commissaire situé devant la première ligne avec son drapeau rouge s'écarte. Dès qu'il est en position de sécurité, le Directeur de Course peut allumer le feu vert.
- En cas de problème après allumage du feu rouge, un feu orange ou un drapeau rouge sera actionné et le panneau "départ retardé" sera présenté. Un commissaire présentera un drapeau rouge au milieu de la piste. Le départ de la course sera donné dès que les conditions de sécurité seront rétablies. Si le Directeur de course l'estime nécessaire il pourra faire effectuer un nouveau tour de chauffe.
- Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, les feux de sortie des stands seront mis au vert pour donner le départ aux coureurs qui sont dans le couloir des stands.

### § 11.02 - Départ anticipé

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle avant l'allumage du feu vert. Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé d'un passage par la voie des stands.

### § 11.03 - Arrêt sur la piste

- Le pilote doit conserver son équipement lors de tout déplacement sur la piste.
- Il devra se conformer aux instructions des Commissaires de Piste.

## Article 12 - Fin de course, résultats et podium

Lorsque le coureur en tête a accompli les 18 tours on lui présentera le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continuera d'être présenté aux coureurs suivants.

Les **résultats** seront basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne d'arrivée et le nombre de tours accomplis. En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés seront classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course. 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 de 3 mn.

Un **podium** sera constitué des 3 premiers pilotes de chaque catégorie. L'organisation remettra un trophée à chacun des pilotes concernés, mais aucune prime ne sera versée.

## **Article 13 - Rappel des principales pénalités.**

<b>Motif</b>	<b>Essais</b>	<b>Course</b>
Dépassement sous drapeau jaune	75 € et retrait du meilleur temps	10"
Dépassement de la vitesse limite dans les stands	75 €	10"
Non respect des règles de sécurité dans les stands	75 €	10"
Fraude sur l'utilisation des laissez-passer (bracelets)	retrait du laissez-passer et éventuelles sanctions disciplinaires	

## **Article 14 - Réclamations**

### **§ 14.01 - Procédure**

Une réclamation doit être formulée par écrit et signée uniquement par la ou les personnes directement concernées. Elle ne doit se référer qu'à un seul objet. Elle doit être remise entre les mains du directeur de course, ou arbitre et accompagnée d'une caution dont le montant est fixé par le comité directeur de la F.F.M.

Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de 75 €. Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 300 €. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

### **§ 14.02 - Délai**

Avant le commencement des opérations de vérification, pour une réclamation contre la distance annoncée d'un parcours ou pour l'une des clauses figurant au règlement particulier.

Immédiatement après la fin des opérations de vérification pour une réclamation contre une décision prise par un commissaire technique ou tout ce qui concerne le pesage ou les vérifications et la qualification des concurrents.

Dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats pour une réclamation contre une décision prise par un officiel de la course, une erreur ou une irrégularité commise au cours de la compétition par un concurrent ou un assistant ou sur le classement de la compétition.

## **Article 15 - Assurance**

Conformément à la réglementation, l'organisation a souscrit une assurance en responsabilité auprès de l'AMV.

## **Article 16 - Annulation**

Si une épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables et les concurrents de ce fait ne pourraient réclamer aucune indemnité. Sauf en cas de force majeure, les concurrents seraient informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de la course.

## **Article 17 - Responsabilités**

Les participants ont le devoir de respecter toutes les injonctions émises par les différents officiels désignés sur l'épreuve. Les participants sont responsables de leurs accompagnateurs du début à la fin de la manifestation, sur la piste ou le parcours, dans les zones et parcs ayant un caractère sportif ainsi que dans les enceintes administratives de la manifestation.

Il est rappelé aux concurrents que leurs motocycles et matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile de l'organisateur en cas de vol ou de dégradation.

La fourniture frauduleuse de titre permettant au public de pénétrer dans l'enceinte d'un circuit ou d'un terrain en s'affranchissant du paiement des billets d'entrée est interdite et passible de sanctions disciplinaires.

## **Article 18 - Renonciation à tout recours contre les autorités sportives**

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FFM, les équipages et les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tout droits de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la FFM, pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, dans l'application de ce règlement ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou pour toute autre cause qui pourrait en découler.

## **Article 19 - Horaires**

Ceux-ci sont détaillés séparément.



## **ANNEXE AU REGLEMENT PARTICULIER**

### **REGLES TECHNIQUES**

#### **Article 01 - Généralités**

Le contrôle technique est **obligatoire** pour pouvoir se présenter aux essais qualificatifs.

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

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

Le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique.

Les Commissaires Techniques peuvent, **à tout moment de la manifestation**, effectuer des contrôles sur les motocycles ou sur la tenue du pilote.

#### **Article 02 - Equipements des pilotes**

Il doit être composé des éléments suivants :

- **casque** intégral en cours de validité en parfait état (norme ECE 22/05), moins de 5 ans
- **combinaison** en cuir une pièce, si la doublure est synthétique port obligatoire d'un sous-vêtement complet (jambes et manches longues) en Nomex, soie ou coton
- **gants** en cuir
- **bottes** en cuir
- **protection dorsale**

Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques. A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse (notamment après une chute). Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.

#### **Article 03 - Éléments à démonter obligatoirement et accessoires agressifs**

Il s'agit des phares avant et du feu arrière, de tous les clignotants, des rétroviseurs, de la plaque minéralogique et de son support, des béquilles (centrale et latérale), des repose pieds passagers et des supports afférents et de l'avertisseur sonore.

Les accessoires agressifs (type embout d'amortisseur de direction) doivent être protégés par des embouts en caoutchouc. De façon générale les commissaires techniques apprécieront le caractère dangereux de tout appendice saillant.

#### **Article 04 - Carters moteurs**

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériaux composites, type carbone, kevlar, ou synthétique moulés, le contrôleur technique sera seul juge de l'efficacité du dispositif. Afin d'éviter la perte intempestive des pièces de protection, elles devront être sécurisées par au moins 2 fils métalliques fixés sur des points fixes de la moto.

## **Article 05 - Coupe circuit**

Un coupe-circuit de couleur rouge doit être fixé sur le guidon, à proximité de la main du pilote, pouvant être actionné sans lâcher le guidon. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage. Les machines possédant une pompe à essence doivent être équipées d'un système de coupure automatique de cette pompe et de l'injection dans un délai de moins d'une seconde lorsque la machine est couchée.

## **Article 06 - Papillon des gaz**

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz. Les poignées en caoutchouc sont collées ou arrêtées à l'aide de fil à freiner ou de colliers plastiques.

## **Article 07 - Récupérateurs**

Les motocycles, normalement tous équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

Les reniflards d'essence et d'eau de refroidissement doivent aboutir chacun dans un récupérateur de 250 ml minimum, dans un matériau approprié, (résistant à l'essence, eau bouillante), facilement accessible et vide avant tout départ.

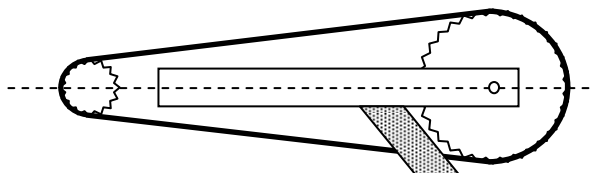
## **Article 08 - Protection de pignon et de couronne**

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

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

Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement par des rivets ou des vis (pas de collier).

Exemple :



## **Article 09 - Système d'échappement**

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur soit **102 dB maximum**. L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine. Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

## **Article 10 - Leviers**

Tous les leviers doivent se terminer par une **sphère** d'un diamètre de 19 mm mini. Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent faire partie intégrante du levier.

## Article 11 - Guidons

Les extrémités du guidon doivent être **bouchées** avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée. La réparation des guidons est interdite.

Un **espace minimum** obligatoire doit être respecté :

- de 30 mm entre le guidon (avec ses leviers) et le réservoir ou le cadre lorsque l'angle de braquage est au maximum.
- de 20 mm, quelle que soit la position du guidon, entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

## Article 12 - Repose-pieds

La longueur minimum des repose-pieds doit être de **65 mm**.

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de **8 mm** au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de **16 mm**.

## Article 13 - Freins

La séparation des conduites de frein avant doit se faire **au-dessus du té de fourche inférieur**. Les durites d'origine peuvent être remplacées par des durites type « aviation ». Le montage de connecteurs rapides est autorisé.

Les **vis de fixation des étriers** avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. Le freinage des vis raccords de freins de type banjo n'est pas obligatoire.

Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes pour chacune des deux roues.

## Article 14 - Bouchons de vidange et circuits d'huile

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés.

Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un **fil métallique de sécurité** (exemple : installation d'un collier métallique sur le filtre et fil de sécurité tendu entre le collier et un point fixe de la moto dans le sens opposé du dévissage).

Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doivent être freinés par un **fil métallique de sécurité** (notamment : bouchon de vidange, bouchon de remplissage, vis fixation des raccords sur les radiateurs d'huile, ...).

## Article 15 - Circuit de refroidissement

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

## Article 16 - Carénage

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

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

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

## **Article 17 - Roulettes de protection et supports de béquilles**

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

Les **supports de béquilles** doivent être réalisés en plastique, téflon, nylon ou équivalent. De forme ronde (vé inversé interdit), leur **diamètre** est au minimum de 40 mm et leur **longueur** au maximum de 40 mm (vis de fixation non proéminente).

## **Article 18 - Réservoir de carburant**

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement). Le réservoir doit être étanche et sa contenance ne doit pas dépasser **24 litres**. Les réservoirs additionnels sont interdits. Il est recommandé de remplir les réservoirs d'une mousse de type Explosafe.

## **Article 19 - Système de démarrage**

Les motocycles doivent démarrer à l'aide du démarreur électrique d'origine à l'exclusion de tout autre système. Un contrôle pourra être effectué sur ce point à la fin de la course.

## **Article 20 - Plaques numéros**

Chaque concurrent est responsable de la bonne lisibilité des numéros de sa machine. Aucune publicité ne devra être placée sur les plaques.

**Positions et dimensions** minimales à respecter :

- plaques de couleur mat : une à l'avant au centre du carénage, deux à l'arrière (une de chaque côté de la coque arrière ou de la selle)
- numéros de couleur mate : 120 x 60 mm, épaisseur 25 mm. L'espace autour de chaque numéro devra être de 15 mm (avec les autres numéros et le bord des plaques).

Remarque : désormais les plaques de côtés peuvent également être positionnées comme indiqué sur le schéma ci-dessous.



**Couleurs préconisées :**

- Pour la catégorie 600 cc : numéro blanc sur fond rouge
- Au delà : numéro noir sur fond jaune

Cependant les pilotes qui, en raison de la participation à un championnat, possèdent déjà des plaques d'autres couleurs, pourront les conserver pour autant que les numéros soient parfaitement lisibles et d'une couleur bien contrastée par rapport à la couleur de fond.

## **Article 21 - Pneumatiques**

Le choix des pneus est libre.

## **Article 22 - Air et carburant**

Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb du commerce. En tant qu'oxydant seul de l'air ambiant peut être mélangé au carburant.

## **Article 23 - Transpondeurs**

Le transpondeur de chronométrage doit être fixé solidement à l'avant du motorcycle, soit sur un tube de fourche, soit sur l'araignée de maintien du carénage, soit à l'intérieur du carénage s'il n'est pas en fibre de carbone.

Dans le cas où l'équipage utilise 2 motos, il est recommandé de prévoir un positionnement facilement accessible qui permette, dans la mesure du possible, de retirer la goupille de sécurité et le transpondeur sans outil, notamment lorsque le pilote, suite à une chute, doit rapporter le transpondeur au stand pour finir avec la 2<sup>ème</sup> moto.

Les supports seront vendus sur place.

## **Article 24 - Transmission d'information**

Aucune liaison radio n'est autorisée. Les informations nécessaires sont transmises au pilote via un système classique de panneautage manuel.