



## REGLEMENT PARTICULIER

# PROMOTION 4H

## *Trophée Philippe Grosjean*

DANS LE CADRE DES 4 HEURES DU CMC  
Du 27 au 28 Mai 2017

Version du 2 Mars 2017

**Attention nouveauté : feu arrière rouge obligatoire ! (art.26 des règles techniques)**

### 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



Ce règlement énonce de nombreuses limitations et sanctions. Elles ne sont là que pour votre sécurité et le plaisir de tous. Dans cette période de danger pour l'avenir de notre sport, nous espérons que tous les participants comprendront l'intérêt de donner une image sportive irréprochable notamment vis-à-vis de nos détracteurs.

**Pour le sourire et la bonne humeur nous vous faisons entièrement confiance**

Lisez bien ce texte et contactez par courriel sur [cmc@carolemotoclub.fr](mailto:cmc@carolemotoclub.fr) pour toute question à son sujet

## Article 01 - Présentation

Dans le cadre du week-end des « **4 Heures du CMC** », l'association CAROLE MOTO CLUB organise des courses de vitesse afin de permettre à tous de s'essayer à la pratique sur circuit en compétition.

Ces courses se dérouleront du **27 au 28 Mai 2017**, suivant des horaires fixés séparément, **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 Carole Moto Club organisera des courses de vitesse :

- une course moto réservée à des pilotes respectant certains critères d'âge : le « **Trophée Philippe Grosjean** ».
- deux courses moto « **Promotion 4H** », une le samedi et une le dimanche

**Le nombre maximum de pilotes retenus pour chaque épreuve est de 30 concurrents.**

Les courses feront **20 tours** pour la PROMOTION 4H, **18 tours** pour le Trophée Philippe Grosjean ; l'ordre de départ ayant été défini à l'issue de 2 séances de qualification plus tôt dans la journée.

En fonction de la nature et du nombre de participants dans chaque épreuve, le Carole Moto Club se réserve le droit d'aménager ses horaires.

Si cette réorganisation amenait à considérer une course de 60 pilotes, ils seront alors scindés en 2 groupes représentant chacun 50% des engagés constituant ainsi une Finale A et une Finale B (en cas de nombre impair la Finale A comprendra 1 pilote de plus que la Finale B).

Les horaires modifiés et les options choisies seront validés vendredi soir lors de la première réunion du Jury.

## 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 Nationale de Vitesse (CNV) 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 (délégué FFM)	: Dany	DIEUDONNE	N° Lic. 008 795
Commissaires sportifs	: Bruno	CONGARD	N° Lic. 007 132
	: Christian	CHAMOREAU	N° Lic. 132 341
Directeur de Course	: Lionel	ROUET	N° Lic. 021 354
Directeur de Course adjoint	: Florence	DEFRUIT	N° Lic. 148 613
	: Géry	PANET	N° Lic. 117 310
Commissaires techniques	: Thierry	ZUCCHET	N° Lic. 024 440
	: Pascal	MUSSLIN	N° Lic. 151 482
	: Jean-François	BOHAIN	N° Lic. 146 517
	: Gabriel	FUERXER	N° Lic. 076 103
	: Frédéric	LEJEUNE	N° Lic. 015 251
Chronométrage	: Valérie	VOISIN	N° Lic. 028 290
	: Pascal	ISABEY	N° Lic. 218 949
	: Brigitte	ISABEY	N° Lic. 218 948

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

Les **motos** admises à l'épreuve devront avoir un moteur 2 temps ou 4 temps d'une cylindrée totale comprise entre 250 et 1 200 cc. 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 (**15 ans** pour la catégorie 600) et être titulaires d'une licence FFM en cours de validité (NCO ou licence « manifestation »). 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 catégories d'âge

Pour chaque course moto, les classements de base seront les suivants :

- Classement général
- Classement 1000 cc (4 temps)
- Classement 600 cc (4 temps)
- Classement 2 ou 3 cylindres (4 temps)
- Classement 2 temps
- Classement « féminin »

Le Trophée Philippe Grosjean sera constituée dans un premier temps de tout pilote ayant **40 ans** révolus au 26 Mai 2017 à minuit. Les classements seront les suivants :

- les classements de base
- une coupe pour le plus ancien 😊

La cylindrée des « 600 cc » pour les moteurs 4 temps 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

## 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)
- Le règlement suivant le tarif indiqué sur le bulletin d'inscription
- 1 chèque (séparé du règlement des inscriptions) de caution de 500 Euros
- 2 enveloppes timbrées (tarif lettre) à l'adresse du pilote (retour confirmation et chèque de caution)

Les frais d'inscription comprennent la location des transpondeurs.

Les chèques de caution seront renvoyés par courrier dans le mois suivant la course.

Les inscriptions répondant à tous les critères énoncés seront validées par les membres du Bureau du Club en tenant compte de leur ordre chronologique d'arrivée au secrétariat (cachet de la poste faisant foi). Si toutes les places sont prises, 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 jusqu'au **28 Avril 2017**. Postérieurement à cette date les frais d'inscription seront remboursés sous réserve que le plateau soit complet et qu'un participant remplaçant ait été trouvé sur la liste d'attente.

La simple réception du dossier d'inscription complet vaut engagement cependant des confirmations d'inscription seront envoyées par courrier au plus tard 10 jours avant la course. En cas de liste d'attente les participants seront tenus informés de la progression de leur place dans la liste.

TARIFS	Membres du CMC	Autres clubs
Tarif normal	160 €	210 €
Tarif 2 <sup>ème</sup> course moto pour les pilotes participants déjà à l'endurance ou à 1 course de vitesse	120 €	170 €

## Article 07 - 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 son arrivée sur le circuit le pilote se présentera aux vérifications administratives muni de sa feuille de confirmation, **de sa licence et de sa carte d'identité**.

Les pilotes non licenciés qui désirent obtenir une licence manifestation doivent également présenter un certificat médical d'aptitude au sport mécanique et à la compétition moto en particulier (**la licence manifestation doit être prise au préalable sur le site de la FFM**).

Il leur sera alors remis : les bracelets d'accès à la piste et aux stands (1 pilote, 2 mécanos), une feuille destinée aux vérifications techniques des motos.

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

**NB : toute fraude manifeste sur l'usage des bracelets ou des brassards (pilote ou accompagnants) entraînerait l'exclusion immédiate.**

Le participant pourra alors se présenter au contrôle technique avec les éléments suivants : la feuille de contrôle, la machine correctement préparée, l'équipement complet du pilote (et passager). Sur demande le pilote devra pouvoir fournir les documents prouvant la propriété de la machine (carte grise, document RSV, factures avec n° de cadre).

Vérifications	Vendredi	Samedi
Administratives	De 9 h à 12 h 30 Et de 13 h 30 à 19 h	De 8 h à 12 h
Techniques	De 13 h à 19 h	De 8 h à 12 h

## Article 01 - Briefing

Un briefing sera organisé avant les courses suivant un horaire communiqué le Samedi matin. Tout pilote absent encourra une pénalité de 10'' en fin de course.

## Article 02 - Règles générales de comportement et de sécurité

### § 02.01 - 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'une pénalité appliquée 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.

### § 02.02 - Véhicules dans les paddocks

En raison de la taille réduite des paddocks du Circuit Carole nous demandons à tous un minimum d'effort et de bon sens sur l'usage des parkings ! Tous les véhicules n'ayant pas une utilité indispensable devront être stationnés sur les parkings visiteurs et non à l'intérieur même des paddocks.

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

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

### § 02.03 - 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, ...).

Il est important de prévoir de quoi maintenir les tentes au sol (sans système de perçage du sol). A titre d'exemple : parpaings, jerricans remplis d'eau, sangles à fixer aux véhicules, etc ... .

**Aucun pneu usagé ne doit être laissé sur le circuit !**

## § 02.04 - 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 panneauage 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, ...).

## § 02.05 - 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.

## § 02.06 - 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.

## § 02.07 - 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 03 - Essais qualificatifs

### § 03.01 - Organisation

Chaque participant bénéficiera de 2 séances chronométrées de qualification.

### § 03.02 - Accès

Seules les machines admises au contrôle technique pourront participer aux essais qualificatifs. Les pilotes devront se présenter en pré-grille 15 mn avant l'heure prévue pour leur séance.

### § 03.03 - 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.

#### § 03.04 - Constitution de la grille de départ

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

#### § 03.05 - 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 04 - Déroulement de la course

La course se déroulera sur 20 tours (18 tours pour le Trophée Philippe Grosjean).

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

- Voir article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.
- Le nombre de tour de chauffe pourra être fixé à deux.

#### § 04.02 - Départ anticipé

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

#### § 04.03 - 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 05 - Fin de course, résultats et podium

Lorsque le coureur en tête a accompli les tours prévus 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 pilote doit avoir effectué au moins un tour complet et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage vainqueur de la course 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 06 - Réclamations, pénalités et autres dispositions

Voir le code sportif et les règles générales pour les épreuves de vitesse.

### Article 07 - Assurance

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

## **Article 08 - 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 09 - 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 10 - 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 11 - 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.

Pour les 4 temps 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 P), 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** norme EN 1621-2 ou FFM

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 - Eléments 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 second carter en matériau métallique tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane. Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Des couvercles approuvés par la F.I.M. sont autorisés sans restriction pour le matériau. Tous ces couvercles doivent être fixés

correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters. Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

### **Article 05 - Coupe circuit**

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

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

### **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**

- Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.
- La capacité d'un récupérateur devra être :
  - o de 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse.
  - o de 1000 cc pour les moteurs 4T démunis d'un système de recyclage permanent.
- Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.
- Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.
- Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cc) en matériau approprié.

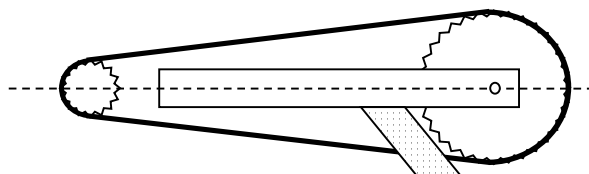
### **Article 08 - Protection de pignon et de couronne**

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 16 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.

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 être distribuées par un professionnel.

## 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 (pour les moteurs 4 temps)

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 motorcycle.

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 façon excessive.

Les **supports de béquilles** doivent être réalisés en aluminium, téflon, nylon ou équivalent. Leur **diamètre** est au minimum de 30 mm et leur **longueur** au maximum de 40 mm (vis de fixation non proéminente).

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

## 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

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

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont	Hauteur minimale .....	140 mm
	Largeur minimale .....	80 mm
	Largeur min. des traits .....	25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont	Hauteur minimale .....	120 mm
	Largeur minimale .....	60 mm
	Largeur min. des traits .....	25 mm

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

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



**Couleurs préconisées :**

- Pour la catégorie 600 cc : numéro blanc sur fond rouge
- Pour la catégorie 1000 cc : 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 panneau manuel.

## **Article 25 - Caméra**

L'utilisation d'une caméra embarquée sur la moto est soumise à autorisation préalable du contrôle technique afin de s'assurer de l'absence de dangerosité du montage et de sa solidité.

## **Article 26 - Feu arrière rouge**

La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie.