



# Règlement

## PROMOTION CUP

- 2008 -

(13/11/07)

## **ARTICLE 1 : OBJET**

Le présent règlement a pour objet de définir les modalités selon lesquelles MOTORS EVENTS EUROPE organise, sous l'égide et avec l'accord de la F.F.M, dans le cadre de la promotion du sport motocycliste, une coupe intitulée :

### **PROMOTION CUP (PC)**

Cette coupe se déroulera dans le cadre des championnats nationaux et des épreuves internationales, ou épreuves commanditées par nos soins en conformité avec les règlements de ces compétitions, et sous la responsabilité de leurs organisateurs.

Un classement final sera établi à l'issue de la saison dans chacune des catégories.

## **ARTICLE 2 : CONDITIONS DE PARTICIPATION**

### **2.1. PILOTES**

Pourront participer à la PROMOTION CUP les titulaires d'une licence F.F.M. NCA en cours de validité, les pilotes « invité » munis d'une licence NCB pourront également participer à la PROMOTION CUP (dans les conditions définies ci-dessous)

Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans (18 ans pour les épreuves d'endurance) et titulaires du permis de conduire moto ou de son équivalent permis B + de 2 ans ou titulaire d'un C.A.S.M. conformément aux règlements de la F.F.M.

Ne seront pas admis à participer à cette coupe :

- Tout pilote ayant été classé dans une course internationale, toutes disciplines confondues hormis les pilotes classés en endurance après la 3<sup>ème</sup> place.
- Les 20 premiers des classements nationaux : Superbike (Supersport, Superbike et Superproduction), Promosport, (600 cc et 1000 cc) des saisons 2005, 2006 et 2007, à l'exception des Side-Car, de la Junior Cup, du Monobike, et du Promosport 250 et 500.
- Le premier des coupes de marque et multimarques 2005, 2006 et 2007, tous constructeurs confondus, hors Endurance Racing Twin.

Au moment de son engagement, le pilote fait une déclaration sur l'honneur de son palmarès. Toute fausse déclaration entraînera immédiatement l'exclusion de la coupe.

Il est par ailleurs entendu que les organisateurs de la Promotion Cup se réservent le droit d'examiner et de refuser toute candidature présentant un caractère particulier afin d'en préserver l'esprit.

Néanmoins, les organisateurs se réservent le droit de permettre à un ou plusieurs pilotes de participer à certaines courses et hors classement moyennant des frais de bureau de 150 € (voir article 6.5), dans la limite de 2 meetings à l'année par pilote.

Lors de son engagement, chaque pilote devra s'engager à respecter les règlements de la F.F.M. en général, et de la PROMOTION CUP en particulier.

### **2.2. MACHINES**

La Promotion Cup est ouverte à tous les modèles achetés en France sans restriction d'année de :

- HONDA 1000 CBR, YAMAHA R1, SUZUKI GSXR 1000 et 750, KAWASAKI ZX9R et ZX10R
- HONDA 600 CBR, YAMAHA R6, SUZUKI GSXR 600, KAWASAKI ZX6R, Triumph Daytona 675
- Et en règle générale à tous les machines de série 4 temps de 501cc à 1000cc.

### **2.3. INSCRIPTIONS**

Les pilotes souhaitant participer à la Promotion Cup devront adresser leur bulletin d'inscription à l'adresse suivante :

**MOTORS EVENTS EUROPE**  
**Promotion Cup**  
**14, rue cauchy**  
**75015 Paris**

Pour être prise en compte une demande d'inscription devra impérativement comprendre un chèque de 250€ à l'ordre de MOTORS EVENTS EUROPE et le bulletin d'inscription rempli et signé.

Ce montant donnant droit à :

- L'ensemble des mailings, infos, résultats pour toute la saison,
- Un accueil pilote CUP sur chaque épreuve.

### **2.4. REMBOURSEMENT DES DROITS D'INSCRIPTION**

La date butoir de remboursement du montant d'inscription est fixée au 01/01/2008. Par ailleurs, il sera prélevé sur le remboursement une somme forfaitaire de 100€. Passé ce délai, les droits seront acquis. Le pilote ayant demandé le remboursement de ses droits ne pourra se réinscrire pour la saison 2009 en PROMOTION CUP.

## **ARTICLE 3 : ORGANISATION DES COMPÉTITIONS**

Voir Annexe 1.

## **ARTICLE 4 : RÈGLEMENT TECHNIQUE DES COMPÉTITIONS**

Voir annexe 2.

## **ARTICLE 5 : CLASSEMENTS, PRIX ET CHALLENGES**

---

### **5.1. CLASSEMENT GÉNÉRAL**

Un classement général scratch ainsi qu'un classement 600 seront établis à l'issue de chaque épreuve, le barème des points sera le suivant (cf. article 6 du règlement général C.C.R.) :

<b>1er : 25 pts</b>	<b>4e : 13 pts</b>	<b>7e : 9 pts</b>	<b>10e : 6 pts</b>	<b>13e : 3 pts</b>
<b>2e : 20 pts</b>	<b>5e : 11 pts</b>	<b>8e : 8 pts</b>	<b>11e : 5 pts</b>	<b>14e : 2 pts</b>
<b>3e : 16 pts</b>	<b>6e : 10 pts</b>	<b>9e : 7 pts</b>	<b>12e : 4 pts</b>	<b>15e : 1 pt</b>

Pôle position : 1 pt (1 point par week-end)

Meilleur tour en course : 1 pt

Equipage en tête à l'issue de la 1<sup>ère</sup> heure de course : +1pt

Les ex-æquo seront départagés en considération du nombre de première place, puis de secondes places, en cas de parfaite égalité, le premier meilleur résultat enregistré entre les ex-æquo sera prépondérant.

En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la F.F.M., le texte fédéral prévaudra. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il conviendra de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général C.C.R., Code Disciplinaire).

En dernier ressort, la décision du jury de la manifestation s'imposera.

### **5.2. FINALE B**

Dans le cas où il y aurait 2 finales, le vainqueur de la finale B se verra proposer de participer le même week-end à une manche supplémentaire, à savoir : 1<sup>er</sup> en B -> finale A en dernière position sur la grille.

Pour qu'une finale B puisse avoir lieu, il faut au moins avoir 30 pilotes au départ.

Si une finale A et une finale B sont initialement prévues mais que le nombre de participants en B est en dessous de 15 pilotes (10 pour un circuit de 30 pilotes), il pourra être décidé de courir 2 courses comptant chacune pour la moitié des points, avec les 40 premiers temps dans la 1<sup>ère</sup> course (30 pour un circuit d'une contenance de 30 pilotes) et les 15 restant viendront en remplacement des 15 derniers de la 1<sup>ère</sup> course (10 pour un circuit de 30 pilotes).

### **5.3. CHALLENGE SUR CHAQUE ÉPREUVE**

Des primes ou lots supplémentaires pourront être attribués à chaque course en dehors des trois premiers classés scratch.

Ces primes ou lots seront confirmés à chaque épreuve et pourront être attribués comme suit :

- Pôle Position (+1pt)
- Prix de l'organisation
- Prix de la plus belle chute
- Meilleur tour en course (+1pt)
- Equipage en tête à l'issue de la 1<sup>ère</sup> heure de course (+1pt)

### **5.4. CLASSEMENT MACHINE DE PRESSE ou VIP**

Les pilotes invités à participer à une épreuve figureront sur le classement général de l'épreuve, mais ne marqueront pas les points.

## **ARTICLE 6 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES COMPÉTITIONS**

---

- 5 & 6 avril 2008 : WERC SIFAM – Bresse (71) - vitesse + endurance 1h
- 3 & 4 Mai 2008 : WERC SIFAM - Ledenon (30) - vitesse + endurance 1h
- 5 & 6 Juillet 2008 : WERC SIFAM – Carole (93) - vitesse + endurance 1h
- 6 & 7 Septembre 2008 : WERC SIFAM - Le Vigeant (86) - vitesse + endurance 1h
- 4 & 5 Octobre 2008 : WERC SIFAM – Croix-En-Ternois (62) - vitesse + endurance 1h

## **ARTICLE 7 : KIT DE DÉPART**

---

Chaque moto devra être équipée de pneumatiques de la marque du partenaire (METZELER) de modèle RACETEC K1 ou K2 (K0 Interdit). L'utilisation de pneus pluie de modèle METZELER RACETEC RAIN est autorisée.

Tout pilote non en conformité se verra dans l'interdiction de prendre le départ des courses. Il ne pourra également demander le remboursement de ses droits d'engagement.

## **ARTICLE 8 : PUBLICITÉ ET TENUE DES PILOTES**

---

### **8.1. TENUE DES PILOTES**

Chaque pilote devra posséder une tenue de coureur conforme à la réglementation F.F.M.

La combinaison cuir, le casque, les bottes et les gants seront de marque libre. **La combinaison devra porter les publicités des partenaires de la coupe aux endroits indiqués.**

Le port d'une protection dorsale rigide est obligatoire, celle-ci est portée dans la combinaison. Lors de la mise en pré-grille, si le pilote ne porte pas une tenue homologuée, il se verra refuser l'accès à la piste.

La décoration du casque reste libre à condition de respecter le plan de stickage.

## 8.2. PUBLICITÉ SUR LA MACHINE

Chaque concurrent devra obligatoirement apposer sur sa machine les publicités conformément au plan d'identification spécifique (le plan et les stickers seront donnés aux pilotes par l'organisation lors de la 1<sup>ère</sup> épreuve).

Les concurrents auront le restant de la machine pour apposer d'autres annonceurs, à condition que ceux-ci ne soient pas concurrentiels aux firmes patronnant la coupe et des partenaires de la Promotion Cup, ou contraire à la réglementation française sur les alcools, les tabacs, les bonnes mœurs ou les sectes.

La décoration de la machine pour la couleur est libre.

## 8.3. EXPLOITATION PUBLICITAIRE

MOTORS EVENTS EUROPE et les partenaires de la coupe se réservent le droit d'exploiter tous les résultats à des fins publicitaires. Le pilote s'engage de son côté à respecter tous les accords publicitaires conclus dans le cadre de la coupe et autorise MOTORS EVENTS EUROPE et les partenaires de la coupe à exploiter ses résultats, son image à des fins publicitaires.

Lors de l'inscription, chaque pilote reconnaîtra être libre de tous engagements ou obligations avec des tiers lui permettant de respecter totalement les termes du présent règlement en général, et de l'article 7 en particulier.

Aucune marque, société ou association (non partenaire de la Promotion Cup) ne peut utiliser le logo ou les résultats à des fins publicitaires ou commerciales sans l'accord préalable des organisateurs.

## ARTICLE 9 : CONTRÔLE ET SANCTIONS

A l'issu de chaque épreuve, les trois premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Toute infraction, si minime soit-elle, pourra entraîner une sanction prise par l'organisation et une demande de sanction auprès du jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du concurrent.

Si la faute s'avère suffisamment grave, l'organisateur dans le cadre du code de discipline et d'arbitrage de la F.F.M. pourra prononcer l'exclusion définitive pour la saison.

### 9.1. DÉMONTAGE PAR L'ORGANISATION

MOTORS EVENTS EUROPE se réserve le droit de procéder à toute vérification technique supplémentaire par les techniciens et de prélever une ou plusieurs pièces en vue de les contrôler dans les ateliers du constructeur concerné.

En cas de non-conformité, les pièces seront saisies par l'organisation.

En cas de conformité, l'organisateur s'engage à renvoyer les pièces dans les plus brefs délais et à fournir les joints pour un remontage moteur si celui-ci a été ouvert. Dans le cas d'un démontage de la moto le retour est aux frais du pilote.

### 9.2. SANCTIONS

Toute infraction au règlement technique entraînera :

- à la première infraction, la non-comptabilité des points de l'épreuve et le non-classement de celle-ci
- à la deuxième infraction, l'exclusion définitive pour la saison

Ces décisions disciplinaires feront l'objet d'une validation par la FFM.

## ARTICLE 10 : RÉCLAMATIONS

Une réclamation écrite accompagnée d'un montant de 75 € pourra être déposée auprès du directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats, lorsqu'il s'agit d'une réclamation relative aux classements de l'épreuve.

Pour un démontage moteur, elle devra être accompagnée d'un montant de 200 €. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

## ARTICLE 11 : ASSURANCES

Les organisateurs de chaque épreuve ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément au décret n° 58-1430, et aux prescriptions F.F.M.

## ARTICLE 12 : INTERPRÉTATION – LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est la Cour Disciplinaire Nationale.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par le Président de la C.C.R. et le Président du Collège Technique après avis des Commissaires Techniques ayant procédé au démontage, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est la Cour Disciplinaire Nationale.

### **ARTICLE 13 : MATERIELS SUR LES CIRCUITS**

---

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

### **ARTICLE 14 : RESPECT D'AUTRUI**

---

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale de la Roadster Cup 600. Pour cela, nous vous demandons :

- De ne pas attiser les riverains ou autre personne dans le paddock
- De ne pas faire rouler de machine, quelque soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
- De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks
- De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks
- De tenir les chiens en laisse
- Et dans la mesure du possible de stopper tout bruit de moteur après 22h

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du championnat pourront être prises.

### **ARTICLE 15 : LAISSEZ-PASSER**

---

Les laissez-passer pilotes ou accompagnateurs fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux et reste sous l'entière responsabilité du pilote. Les bracelets devront être fermés au poignet de façon à ce qu'ils ne puissent être retirés.

**1. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES**

Les bulletins d'inscription pour chaque course devront être envoyés en début de saison. Ils devront être accompagnés de 2 chèques de règlement de 50% du montant total de l'inscription à la course (270€).

1 mois avant l'épreuve, le 1<sup>er</sup> chèque de la course sera encaissé, 15 jours plus tard le second.

Pour toute annulation 1 mois ou plus avant l'épreuve, les 2 chèques seront renvoyés. Si l'annulation a lieu entre 15 et 30 jours avant la course, seul le second chèque sera renvoyé. Si l'annulation intervient moins de 15 jours avant l'épreuve, aucun remboursement ne sera possible, sauf présentation d'un certificat médical de moins de 5 jours, le second chèque sera alors renvoyé.

En cas de chute ou casse lors des essais libres, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical.

Les opérations de contrôle commenceront le vendredi à 10 heures pour les pilotes, présents sur le circuit et se poursuivront jusqu'au soir 19h. Les opérations de contrôle administratif et techniques devront être terminées le vendredi 19h (sauf autorisation exceptionnelle donnée par l'organisation).

Les pilotes ne pourront pas prendre le départ des essais chronométrés s'ils n'ont pas effectué les contrôles administratifs et techniques.

Cinq(5) chèques de 20€ représentant la participation à la retransmission sur Motors TV seront demandés en début de saison. Ils seront encaissés après chaque course. En cas de non participation à une épreuve, et si celle-ci a été annoncée à l'organisateur au moins 15 jours avant l'épreuve, le chèque correspondant sera restitué.

Lors de la première épreuve, un chèque de caution de 400 € pour le transpondeur sera demandé à chaque pilote. Ce chèque de caution sera conservé par l'organisation toute la saison et restitué au pilote lors de la dernière épreuve.

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications administratives :

- Permis de conduire ou CASM,
- Licence en cours de validité,

Chaque pilote devra présenter aux vérifications techniques :

- Sa machine en parfait état de marche et conforme au règlement technique,
- Sa tenue complète de pilote,
- La carte grise de sa machine (WW garage et carte grise dite RSV autorisés) ou la feuille des mines.

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série et de la course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet. Les organisateurs se réservent le droit de refuser le départ des essais ou de la course à un pilote ne présentant pas les conditions nécessaires de sécurité.

**2. QUALIFICATIONS**

Pour chaque épreuve, il est prévu deux séances d'essais chronométrés de 15 minutes minimums, les motos club organisateurs nous communiqueront course par course les horaires.

Si le nombre d'engagés impose l'organisation de plusieurs séries, les pilotes seront répartis par tirage au sort sans distinction des catégories pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés seront ensuite répartis par tirage au sort.

Ex: si les qualifications sont partagées en trois groupes, le 1<sup>er</sup> du classement provisoire sera dans le 1<sup>er</sup> groupe, le 2<sup>ème</sup> dans le second, le 3<sup>ème</sup> dans le 1er, le 4<sup>ème</sup> dans le second groupe etc...

Le nombre de pilotes admis pour chaque série d'essais chronométrés sera celui figurant sur le document d'homologation du circuit, et figurant sur le règlement particulier.

Tous les pilotes seront qualifiés pour les finales sans contrainte de temps minimum, seule la capacité des circuits déterminera si certains pilotes ne pourront rouler.

L'organisation se réserve le droit de choisir le nombre de pilotes qui participeront à la finale A et à la finale B, et le nombre de pilotes qui pourront à la fois rouler en finale A et en finale B, ceci ayant pour but de faire rouler un maximum de pilotes.

**3. BRIEFING**

Un briefing sera organisé avant chaque épreuve, le vendredi soir et le samedi. Au cours de ce briefing, des informations importantes vous seront données sur le déroulement de la course.

**Aussi la présence de chaque pilote est obligatoire pour toute la durée du briefing sous peine de pénalités en cas d'absences. (1 amende de 50€ + un Stop & Go et/ou pénalité de 10s).**

Une feuille de présence sera établie pour chaque briefing que chaque pilote devra signer.

**4. COURSES**

La procédure de départ des courses sera de type simplifiée (article 3 du règlement général 2008 pour les épreuves de vitesse).

**4.1. ÉPREUVE DE VITESSE CLASSIQUE**

La finale se déroulera sur une distance de 40 km plus ou moins un tour.

Les circuits mesurant moins de 2,5 km au tour pourront réduire cette distance à 30 km.

Toutefois le Directeur de courses peut modifier ces distances.

**4.2. ÉPREUVE D'ENDURANCE DE 2 HEURES ET PLUS**

L'épreuve réunira deux pilotes sur une ou deux machines, le choix d'utiliser une ou deux machines est possible à tout moment de l'épreuve, seule condition les deux motos doivent obligatoirement être passées au contrôle techniques avant la manifestation.

Si un équipage décide d'utiliser deux machines, la deuxième machine devra être en entreposée dans le stand de l'équipage pendant la durée du relais. Aucun pilote ne pourra rouler plus de 2 heures d'affilée et pour un maximum des 2/3 du temps total de course. Si, sur un équipage, il est démontré que l'un des deux pilotes a dépassé ce temps de conduite, l'équipage (les 2 pilotes) sera automatiquement disqualifié.

**Il ne sera pas autorisé plus de 8 personnes (les 2 pilotes compris) dans les stands pour des mesures de sécurité,** des sanctions pourront être prises à l'encontre des récidivistes (stop & go)

#### 4.2.1. ARRETS SUR LE CIRCUIT

Lorsqu'une machine est arrêtée sur le circuit suite à un problème mécanique ou à une chute, le pilote peut ramener sa machine par ses propres moyens au stand.

Il peut également ramener uniquement le transpondeur et poursuivre la course sur la moto restante. En cas de chute, un concurrent ne pourra récupérer le transpondeur de sa machine qu'après l'accord des commissaires. D'autre part s'il doit traverser la piste pour rejoindre son stand, il ne pourra le faire que sous le contrôle des commissaires.

Attention, seul le pilote de la machine arrêtée peut ramener le transpondeur, le transfert de ce dernier ne peut se faire que devant son stand. Si un pilote est pris en charge par le service médical, et que ce dernier ne le considère pas apte à rouler, son coéquipier pourra aller chercher le transpondeur pour continuer la course (en respectant les temps de roulage autorisés).

#### 4.2.2. ARRET AUX STANDS

Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite et sans doubler.

Les ravitaillements en carburant doivent se faire conformément au règlement suivant :

- Machines obligatoirement arrêtées lors de l'arrêt au stand.
- Avant de ravitailler une machine, elle doit être béquillée devant le stand.
- Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.
- Les opérations de ravitaillement et les réparations ne peuvent pas avoir lieu simultanément.
- Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes les interventions de maintenance.
- Chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie, cette personne devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant d'une capacité minimum de 5kg pour les appareils à poudre de type ABC ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs à Co2 efficace sur les feux d'hydrocarbures, et devra obligatoirement être présente lors de toutes les opérations de ravitaillement.
- Une deuxième personne affectée au remplissage du réservoir devra être habillée d'une tenue en coton ou cuir, de gants de cuir, de chaussures montantes en cuir et d'un casque avec écran de protection ou d'une cagoule ignifugée et de lunettes de protection. Le même équipement est demandé à la personne affectée à la sécurité incendie. Le remplissage devra s'opérer avec le système défini à l'article 4.2.4 de l'annexe 1 du présent règlement.
- Toutes interventions importantes (autres que ravitaillement, plaquette ou changement de roues) devront se faire à l'intérieur du stand, sans restrictions du nombre de personnes.
- Quatre personnes maximum peuvent intervenir simultanément sur la machine (si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre personnes) lors d'opérations de maintenance ou réparation hors du stand.

**Equipages à deux machines**, les mêmes règles s'appliquent ainsi que les suivantes :

- Lorsqu'une machine d'un équipage est sur la piste, la deuxième machine entreposée dans les stands devra être ravitaillée en carburant sur la voie des stands. Les autres opérations de maintenance, sont autorisées à l'intérieur du stand.
- Lors des changements de machine, la machine qui repartira devra être placée en attente moteur arrêté devant le stand. Elle ne pourra être sortie du stand qu'un tour avant le changement de machine et ne pourra démarrer qu'après le changement de transpondeur.
- Le changement de moto soit s'effectuer devant le stand. Le passage du transpondeur ne peut commencer qu'une fois la machine rentrante béquillée.

#### 4.2.3. CLASSEMENT DE LA COURSE

A la fin de l'épreuve (la tombée de la dernière heure), le drapeau à damiers sera abaissé sur l'équipage de tête, à la condition que celui-ci franchisse la ligne d'arrivée dans les 3 minutes. Dans le cas contraire, sera déclaré vainqueur la machine la mieux placée ayant franchi la ligne d'arrivée dans les 3 minutes.

Toute machine qui n'aura pas franchi la ligne dans les 3 minutes qui suivent la dernière heure ne sera pas pris en compte dans le classement de l'épreuve, ainsi que toute machine qui n'aura pas parcouru 75% de la distance de l'équipage déclaré vainqueur.

A l'issue de chaque épreuve, les 3 premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Les équipages composés d'un pilote ne faisant pas parti du championnat, ne seront pas classés et ne toucheront pas les primes, le pilote inscrit au championnat ne marquera aucun point à celui-ci ni ne touchera les primes.

#### 4.2.4. SYSTEME DE RAVITAILLEMENT

Le système de remplissage est libre pour permettre l'utilisation de systèmes de type "Acerbis", mais doit permettre au débit d'essence de s'arrêter automatiquement quand on lâche la poignée du derrick. En course, le remplissage du réservoir au "bidon-entonnoir" est interdit. Néanmoins, cas exceptionnel, l'organisation peut, avant ou durant la course, autoriser un équipage à utiliser ce système. Les vannes « zenith » sont interdites.

Les derricks positionnés en hauteur sont interdits. Le remplissage des systèmes de ravitaillement s'effectuera devant le stand de l'équipage au « bidon-entonnoir ».

Le stockage d'essence se fera dans un stand défini par l'organisation. Un maximum de 30L d'essence, tout contenant confondu, est autorisé dans les stands, en conformité avec le règlement fédéral.

#### 4.3. ÉPREUVE D'ENDURANCE D'UNE HEURE

Pour les courses d'1 heure, un ravitaillement essence de 2 litres minimum sera obligatoire. Les conditions de ravitaillement qui s'appliquent que celles valables pour les durances de 2h et plus (cf. annexe 1 article 4.2 du présent règlement). Tout pilote n'effectuant pas son ravitaillement sera sanctionné par une disqualification. Si le drapeau rouge doit être sorti et arrêter définitivement la course, les pilotes qui n'ayant pas effectué leur ravitaillement essence auront une pénalité de 2 minutes.

#### 4.4. ARRET DE LA COURSE

Tel que réglementé à l'article 6 du règlement général CCR.

Si un arrêt de la course intervient avant que 66 % du temps de course n'ait été effectué et qu'il n'y ait pas de nouveau départ, le classement sera celui de l'avant dernier tour de course et seulement 50 % des points seront attribués.

Si un arrêt de la course intervient alors que 66 % du temps de course a été effectué, il n'y aura pas de nouveau départ. Le classement sera celui de l'avant dernier tour de course et la totalité des points seront attribués.

#### 4.5. CLASSEMENT DE LA COURSE

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et du temps de passage.

Pour être classé, un pilote devra 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 délai défini par le RP. A l'issue de chaque épreuve, les 5 premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

**1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES**

Pour tous les points non prévus dans le règlement particulier, la machine devra être conforme aux normes imposées par le code sportif national et ses annexes.

Les reniflards de réservoir d'essence et de radiateur d'eau devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs de capacité minimale de 0,5 litre. Le système de recyclage d'origine devra être conservé et aboutir dans la boîte à air.

Tous les bouchons de remplissage, de niveau et de vidange d'huile, ainsi que la cartouche de filtre à huile et tous les raccords hydrauliques seront freinés par un fil métallique de sécurité.

**2. PNEUMATIQUES**

Ils devront être du type considéré (RACETEC K1 et K2, le KO est interdit) et de la marque partenaire de la coupe (METZELER), en sachant qu'il sera proposé des trains de pneus pluie pour la saison (METZELER RACETEC RAIN).

**3. SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT**

Il sera de marque libre, existant dans le commerce et homologué aux normes FFM. Aucune modification ne sera admise au modèle homologué (pas de fabrication maison ou de prototype). Il est autorisé de retirer le catalyseur ainsi que le filtre anti-pollution. Ligne complète autorisée.

Un contrôle sonométrique aura lieu lors des vérifications techniques, le nombre maximum de dB sera de :

102 dB au régime de 7000 trs / minute (sans tolérance) pour les 4 cylindres.

102 dB au régime de 5500 trs / minute (sans tolérance) pour les 2 cylindres.

**4. PIÈCES À RETIRER OBLIGATOIREMENT**

- |                             |                                   |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| - béquilles                 | - klaxon                          |
| - clignotants               | - support de plaque minéralogique |
| - rétroviseurs              | - protection de chaîne            |
| - repose pieds passager     | - barre de maintien passager      |
| - phare et support de phare | - poignées de béquillage          |
| - feux arrière              | - comodo d'éclairage              |

**Seul l'interrupteur d'arrêt moteur et de démarreur doit rester présent au guidon droit.**

**5. TABLEAU DES MODIFICATIONS AUTORISÉES****PARTIE CYCLE****5.1. FOURCHE**

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Quantité et qualité d'huile libres. Modification des tés interdite. Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

Le changement des bouchons supérieurs de fourche pour un modèle adaptable permettant ainsi les réglages en précontrainte des ressorts ainsi que les réglages extérieurs d'hydraulique de détente est autorisé. Pontet rigidificateur interdit sauf celui présent d'origine dans le garde-boue.

**Les tubes et fourreaux doivent rester d'origine.**

**5.2. AMORTISSEUR DE DIRECTION**

Autorisé. Il doit obligatoirement être fixé sur le té de fourche. La méthode de fixation doit être de bonne qualité. L'amortisseur ne doit en aucun cas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage. Les amortisseurs latéraux sont interdits pour raison de sécurité.

**5.3. AMORTISSEUR ARRIÈRE**

Libre. Fixation d'origine. Bielles adaptables autorisées.

**5.4. REPOSE PIEDS ET PLATINES**

Libres. Les repose-pieds devront être d'une longueur minimum de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas de type pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière Teflon, plastique ou équivalent.

**5.5. FREINS**

Les vis des fixations des étriers doivent être freinés par un fil de sécurité.

La séparation des durits de frein devra se faire au dessus du Té de fourche inférieur.

Sont autorisés :

- Les durits de marque quelconque (1 durit par étrier au départ du maître cylindre),
- Le liquide de frein de marque libre.
- Les étriers de frein de modèle et marque libre
- Les disques de freins adaptables dans les mêmes dimensions et matériaux que l'origine
- Les plaquettes de freins de modèle et marque libre
- Le Maître Cylindre de marque et modèle libre

**5.6. TABLEAU DE BORD**

Libre. Le compteur et son entraînement pourront être retirés, un compte tours devra être présent et en ordre de marche, son support reste libre.

**5.7. ROUES ET ENTRETOISES**

Les roues d'origine, ou copies de roues d'origine dans les mêmes dimensions, doivent être conservées. Les jantes en magnésium, carbone ou titane sont interdites. Entretoises libres.

## 5.8. SELLE

La partie avant pourra être modifiée par retrait de la mousse de rembourrage. Les selles monoplaces sont autorisées.

## 5.9. TRANSMISSION SECONDAIRE

Elle pourra être remplacée. Le diamètre de la chaîne obligatoire est 520 ou 525. Attaches rapides interdites.

La boîte de vitesse doit être d'origine du type considéré.

## PARTIE MOTEUR

### 5.10. CARBURATEURS

D'origine. La boîte à air ne peut être modifiée. Les gicleurs et aiguilles sont libres ainsi que les puits d'aiguille. Le filtre à air est libre. Interdiction de mettre la commande de starter au guidon par quelque moyen que ce soit (manette, etc...).

### 5.11. REGLAGE D'INJECTION

Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant peut être installé et doit être fixé aux connecteurs originaux. Le faisceau de câbles original doit être conservé ainsi que l'UCE d'origine sans modifications internes. L'organisation se réserve la possibilité d'échanger les boîtiers entre concurrent. Modification des courbes d'avances à l'allumage interdit ainsi que de l'ensemble capteur.

### 5.12. SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Radiateur d'origine du type considéré. Le calorstat et le ventilateur pourront être retirés. Le liquide de refroidissement devra être vidangé et remplacé par de l'eau, seul de l'alcool éthylique peut être rajouté.

### 5.13. BOUGIES

Indice thermique libre.

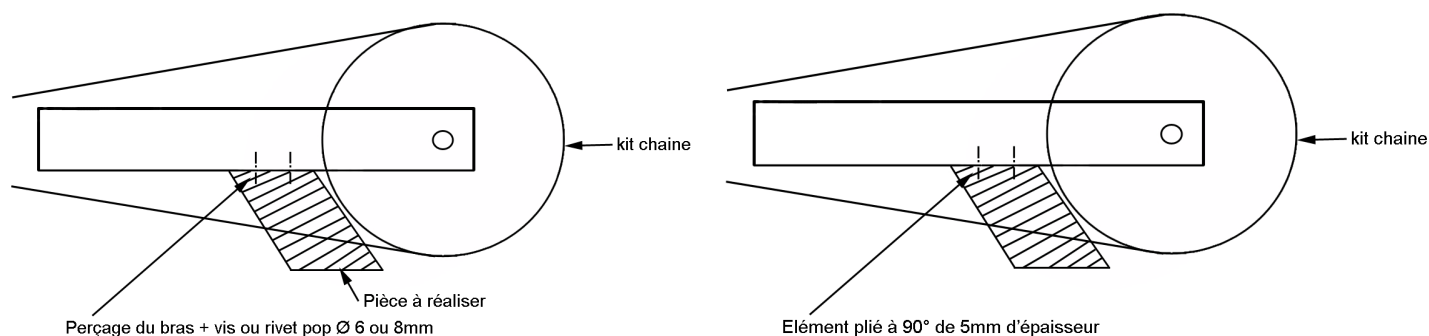
### 5.14. PROTECTION CARTERS MOTEUR

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 matériau composite, type carbone ou kevlar (pas de protection métallique). Il est possible d'ajouter à cette cela des protections de carter moteur type patins en plastique dont la longueur n'excèdera pas de plus de 20mm de chaque cotés la largeur du carénage.

### 5.15. PROTECTION CHAÎNE

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type **nylon ou téflon ou matériaux composites** ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. Sa fixation doit être assurée impérativement par des vis ou des rivets : pas de colliers

#### Réalisation de la protection de chaîne



### 5.16. SUPPORT DE BEQUILLE

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

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

### 5.17. PROTECTION DE CADRE

Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composite de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre.

### 5.18. FILTRE À AIR

La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur une machine homologuée mais les tuyaux de drainage doivent être fermés (obstrués). Le filtre à air doit être d'origine ou adaptable se fixant dans la boîte à air en place et lieu de l'élément d'origine. Les modifications et suppressions des boîtes à air sont interdites.

## 6. PIÈCES DEVANT RESTER D'ORIGINE

### PARTIE CYCLE

#### 6.1. CADRE

D'origine. Renforts de cadre interdits. **La boucle arrière et le té de fourche doivent être d'origine du type considéré.**

#### 6.2. GUIDON

Taille et forme d'origine, avec les extrémités bouchées, masses libres. Pour les motos disposant d'une version S et N, les deux modèles sont autorisés. Les guidons adaptables sont autorisés à condition qu'ils gardent la forme de l'origine (hauteur, largeur et diamètre). Toute réparation de guidon interdite.

## PARTIE MOTEUR

### 6.3. MOTEUR

D'origine, seront autorisées les tolérances figurant sur le manuel de réparation de chaque constructeur.

Le réalésage du cylindre en côte réparation est autorisé dans la limite de cylindrée de la catégorie.

**Tout apport ou enlèvement de matière est interdit.**

**Toute modification moteur est interdite.**

**Joint de culasse et embase doivent être identiques en dimension à l'origine.**

Le débridage est autorisé et ne doit consister qu'à remettre la machine en question en conformité avec le modèle non bridé de référence (débridage constructeur). Le débridage ne peut intervenir qu'à travers un échange de pièces ou le retrait d'un dispositif restrictif. en aucun cas, il n'est possible de retoucher une pièce pour atteindre ce but.

Le shifter est autorisé.

### 6.4. RÉSERVOIR D'ESSENCE

Il devra rester d'origine ainsi que son système de robinet d'essence. Seul le remplacement du bouchon par un modèle adaptable est autorisé, les vannes de type "Zennith" sont interdites. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est recommandé.

### 6.5. SABOT MOTEUR

Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Ils doivent être démontables à la main par les commissaires, le directeur de course étant le seul à décidé de leur absence ou non. Sauf en cas de grosse pluie persistante, ils doivent rester en place. Le ruban adhésif est interdit.

## 7. CARBURANT

La machine doit fonctionner avec un carburant sans plomb vendu aux pompes routières. Aucun additif n'est autorisé.

Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de l'organisateur si elle se révèle négative. Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondants. Dans tous les cas, la contre analyse sera aux frais du pilote.

## 8. DISPOSITION SPÉCIALE

Les commissaires techniques de la FFM se réservent le droit en cours de saison de réunir les pilotes en tête du classement général pour intervertir les boîtiers d'allumage.

## 9. PLOMBAGE DES MOTEURS

Lors de la première épreuve un passage sur le banc de puissance sera effectué sur chaque machine.

Plusieurs plombs seront apposés aux endroits indiqués sur le plan fourni ultérieurement par additif.

Suite à ce passage, un P.V. de puissance et de couple sera remis :

- Au concurrent
- À MOTORS EVENTS EUROPE

Les organisateurs tiendront à disposition des concurrents tous les P.V. des machines engagées à la CUP. Ces passages au banc serviront à définir plus précisément les performances admissibles pour chaque type de machine. La puissance maximale admissible sera ensuite établie et annexée à ce règlement

## 10. DÉPLOMBAGE

Le déplombage des moteurs est autorisé entre chaque épreuve pour les opérations de maintenance.

Dans ce cas lors de l'épreuve suivante, la machine sera de nouveau passée sur le banc de puissance et de nouveau plombée.

Si un déplombage doit intervenir pendant le week-end de course, le concurrent devra en avvertir les organisateurs et repasser sa machine au banc.

De même, si lors de la mise en parc fermé le plombage n'est pas conforme ou un plomb venait à manquer, le concurrent sera exclu du classement de la manche.

## 11. TÊTE DE FOURCHE

Les têtes de fourche de type "saute vent" sont autorisées, ainsi que les carénages intégraux ou non. Les fixations doivent être de fabrication solide et ne présenter aucun danger. Les commissaires se réservent le droit de refuser tout montage jugé dangereux.

## 12. PLAQUES DE COURSE

Elles seront impérativement trois :

- Une sur l'avant de la machine,
- Deux à l'arrière de la machine.

Pour les coques arrière étroites, un seul numéro sera autorisé.

Elles devront être 285mm L X 235mm H et de couleur jaune mat, chiffres noir mat pour les machines de catégorie 1000

Blanc mat, chiffres noir mat pour les machines de catégorie 600

La dimension des chiffres sera de :

- Hauteur : 14 cm
- Largeur : 8 cm
- Épaisseur : 2,5 cm

Nous vous demandons de respecter impérativement la couleur mate et la dimension des chiffres, ainsi que la forme et l'espacement, afin que le service de chronométrage puisse reconnaître votre machine à chaque passage.

En effet, nous avons constaté que les courses ont lieu souvent en paquet et le service de chronométrage a du mal à distinguer les concurrents entre eux. Un chronométrage visuel est toujours effectué pour doubler l'éventualité d'une panne de transpondeur.