

## COUPES DE FRANCE PROMOSPORT 2006

### ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2006 :

#### LES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT

Un vainqueur sera désigné dans chacune des quatre classes suivantes :

**- Classe 125cc**

au dessus de 100 et jusqu'à 125cc, au prix maximum de 7.500 € T.T.C., prix catalogue.

**- Classe 250cc (\*\*)**

au dessus de 125 et jusqu'à 250cc, au prix maximum de 9.600 € T.T.C., prix catalogue.

**- Classe 600cc**

au dessus de 350 et jusqu'à 600cc, au prix maximum de 11.700 € T.T.C., prix catalogue.

**- Classe 1000cc**

au dessus de 600 et jusqu'à 1000 cc, au prix maximum de 16.500 € T.T.C., prix catalogue.

Le prix catalogue pris en compte, est le prix de la version homologuée par le Service des Mines.  
Pour les versions non bridées, le prix public "clé en main" y compris les pièces de débridage, ne devra pas excéder les sommes indiquées ci-dessus.

**(\*\*) Sous condition d'un minimum de 25 pilotes minimum inscrits à l'année pour la totalité de la saison avant le 30 décembre. Faute de quoi, cette catégorie sera supprimée dès 2006. Cette catégorie n'existera plus en 2007.**

### ARTICLE 2 - EPREUVES

Les points permettant d'établir les classements des PROMOSPORT FRANCE pourront être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs qui se dérouleront aux dates suivantes :

01-02/04	LEDENON (30)	MC LEDENON
15-16/04	CAROLE (93)	MC LESIGNY
10-11/06	CROIX EN TERNOIS (62)	ASC CROIX EN TERNOIS
01-02/07	PAU ARNOS (64)	PAU ARNOS
22-23/07	LE MANS (72) (*)	ASM 24 HEURES ACO
26-27/08	NOGARO (32)	ASM ARMAGNAC BIGORRE
02-03/09	LEDENON (30)	MC LEDENON
30/09-01/10	CAROLE (93)(*)	MC LESIGNY

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission des Courses sur Route, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

**(\*)La catégorie 1000cc ne sera pas au programme de l'épreuve de CAROLE des 30/09 et 01/10, l'épreuve du MANS comportera deux finales A pour cette catégorie.**

### ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Pourront disputer les épreuves des Coupes de France PROMOSPORT, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCA ou NAC délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours.

#### 3.1 - Ne peuvent participer aux épreuves Coupe de France PROMOSPORT (\*) :

- les coureurs ayant été Inter Vitesse dans les 10 ans précédents,
- les pilotes ayant terminé dans les trois premiers des Championnats de France Open (Scratch) dans les 5 années précédentes.
- le premier des 1000 cc Promo des 5 années précédentes.
- les Champions de France Nationaux des 5 années précédentes.

#### 3.2 - Ne peuvent participer dans leur classe 2005 ou dans une classe inférieure en cylindrée (\*) :

- les deux premiers des Coupes de France Promosport 125, 250, 600 cc des cinq années précédentes,
- les trois premiers des Championnats de France Nationaux des cinq années précédentes,
- les vainqueurs des différentes Coupes de Marque ou Courses Annexes des cinq années précédentes, (Ils pourront toutefois concourir en catégorie 1000cc.)
- le second des 1000 cc Promosport des cinq années précédentes (celui-ci peut toutefois concourir en catégorie 1000cc).

(\*) La Commission se réserve le droit d'étudier les cas particuliers relatifs à ces clauses.

### 3.3 – Limitation d'accès en catégorie 1000cc

Les pilotes n'ayant jamais concouru en catégorie 1000 cc devront prouver leur expérience dans :

- d'autres cycles d'épreuves,
- une participation aux stages Promosport ou dans une Ecole labellisée spécialisée Vitesse avec avis favorable.

### 3.4 – Saison 2007

**Ne pourront participer dans leur classe 2006 ou dans une classe inférieure en cylindrée :**

*a) les trois premiers des Coupes de France Promosport 125, 250, 600 et 1000 cc des cinq années précédentes,*

## ARTICLE 4 - MACHINES

Les machines admises à disputer les Coupes de France PROMOSPORT devront être homologuées par la C.C.R.

## ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS

Les coureurs devront adresser leur demande d'engagement à l'adresse suivante :

COUPES DE FRANCE PROMOSPORT  
FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME  
74, avenue Parmentier - 75011 PARIS

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2006 à 118 € (dont 8 € de droit de transpondeur).

La demande devra être formulée sur un imprimé qui sera délivré par les services de la Fédération sur simple sollicitation.

**Les pilotes qui se seront engagés aux épreuves auxquelles ils souhaitent participer avant le 15 février 2006 seront prioritaires sur ces épreuves, les engagements parvenant après cette date pourront être refusés si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets.**

Les engagements seront clos impérativement 21 JOURS avant la date de chaque manifestation.

Les pilotes sollicitant un engagement après le délai réglementaire, **pour autant qu'il reste des places disponibles** devront s'acquitter d'une pénalité de 60 €.

Les droits d'engagement seront remboursés ou reportés sur une autre épreuve dans la mesure où le concurrent prévient la F.F.M. de son forfait au plus tard à la date de clôture des engagements de l'épreuve en question.

**Passé ce délai et au plus tard avant l'ouverture des vérifications administratives, une pénalité de 30 € sera retenue. Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.**

Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit ou par fax.

## ARTICLE 6 - DEROULEMENT DES EPREUVES

### 6.1 Vérifications

Les opérations de contrôle administratif et technique auront lieu le vendredi de 11 heures à 13 heures et de 14 heures à 18 heures 30 (horaires minimum d'ouverture). Le samedi, les vérifications reprendront à 8 heures jusqu'à 12 heures.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité, son permis de conduire ou C.A.S.M. et sa confirmation d'engagement.

Les horaires détaillés de chaque manifestation seront établis sur place à la clôture des vérifications en fonction du nombre de séries déterminé par le nombre de présents. Ils seront portés dès que possible à la connaissance des concurrents et soumis à l'accord du Directeur de Course.

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur

série, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires.  
Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet.

Avant chaque départ, le passage par la pré-grille est obligatoire sous peine de déclassement de la séance qualificative, des repêchages ou de la course.

## **6.2 Qualifications**

Les qualifications à la course finale seront acquises au cours de séances qualificatives chronométrées et de courses de repêchage dont le nombre variera en fonction du circuit et du nombre de pilotes présents.

Une séance d'essais qualificatifs par classe, qui pourra être partagée en plusieurs séries de 15 mn en fonction du nombre de pilotes et de la capacité de la piste, se déroulera conformément aux articles 2.1 et 2.1.1 des règles générales pour les épreuves de Vitesse. Toutefois, les coefficients de majoration de 1,7 % et de 2,2 % sont portés respectivement à 2 % et 2,5 %.

La composition des séries sera établie au terme de la tranche horaire prévue pour les vérifications de chaque classe. Un pilote ne pourra effectuer sa séance qualificative ou son repêchage que dans la série qui lui a été désignée.

Durant sa série qualificative, aucune machine ne pourra sortir de la voie des stands (sauf pour entrer en piste) sans passer par le parc fermé, sous peine de disqualification. Le changement de roue est également interdit, sauf accord d'un Commissaire Technique.

A l'issue des essais qualificatifs, tous les concurrents qualifiés pourront être passés au contrôle sonomètre. Les machines non conformes perdront leur qualification mais **POURRONT AVOIR RECOURS AU REPECHAGE** si leur système d'échappement est remis en état avant celui-ci.

Ces non qualifiés ne seront pas remplacés par leur suivant ; le nombre de pilotes qualifiés en repêchage augmentera d'autant.

### **6.2.1 Pilotes qualifiés**

Le nombre de pilotes qualifiés pour chaque classe sera indiqué sur les horaires annexés au règlement particulier de chaque épreuve.

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des repêchages. Le nombre de tours minimum à accomplir lors des essais chronométrés pour pouvoir prendre le départ de la course ou des repêchages sera celui indiqué dans le règlement particulier de l'épreuve.

Le Jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Il ne sera pas appliqué de temps limite de qualification.

A l'issue de chaque série qualificative, tous les pilotes devront impérativement passer par le contrôle technique.

## **6.3 Repêchages**

Les pilotes non qualifiés à l'issue de leurs séances chronométrées auront la possibilité de disputer une course de repêchage.

Le nombre de qualifiés dans chaque série variera selon le nombre de séries.

Au cours des repêchages, les pilotes susceptibles de se faire rattraper par la tête de la course se verront présenter un drapeau noir.

## **6.4 Consolantes**

Il pourra être prévu des Finales B voire C, dont la distance sera définie par le règlement particulier, dans une ou plusieurs catégories.

Elles auront lieu pour autant qu'elles comportent un nombre de pilotes partants au minimum égal à un tiers de la grille de départ.

Celles-ci regrouperont à l'issue des qualifications et des repêchages, tout ou partie des pilotes non qualifiés

pour la course finale en fonction des disponibilités sur la grille.

Le placement sur la grille se fera en fonction du classement des repêchages.

Les autres procédures régissant les consolantes sont identiques à celles des courses finales.

Il ne sera pas attribué de point ou de prime et le podium sera facultatif pour les consolantes.

Le vainqueur de chaque finale B accèdera à la finale de sa classe, si celle-ci est organisée avant la finale.

## **6.5 Courses finales**

Si un pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto devront être représentés au contrôle technique avant la course finale.

Dans chaque classe et sur chaque circuit, les pilotes qualifiés disputeront la COUPE DE FRANCE PROMOSPORT sur une course de 50 kilomètres (minimum) pour toutes les cylindrées sauf pour les 600cc et 1000cc où les courses seront de 60 km (minimum).

Les circuits mesurant moins de 2,5 km au tour pourront réduire ces distances à 50 km pour les 600cc et 1000cc et à 40 km pour les autres cylindrées.

En cas de pluie, ces distances pourront être réduites de 15 % arrondies au nombre de tours prévus.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini par le RP.

La procédure de départ pour les courses de repêchage, finales et en cas d'arrêt de course sera la procédure simplifiée telle que définie par l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

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

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

## **ARTICLE 8 - DEPART ANTICIPE**

Tout coureur qui effectuera un départ anticipé, et quelle qu'en soit la raison, en repêchage, en consolante ou en course; se verra sanctionner d'une pénalité de 10 secondes.

## **ARTICLE 9 - ECHELLE DES SANCTIONS**

Les sanctions suivantes pourront être appliquées en cas de non observation de la réglementation fédérale et notamment de la réglementation technique des Promosport par le Jury ou les Instances Disciplinaires Fédérales :

- avertissement,
- sanction pécuniaire,
- pénalité de temps et de points,
- déclassement de l'épreuve,
- suspension pour une ou plusieurs épreuves
- éviction des Coupes de France Promosport (sanction décidée par la T.N.D.A.).

## **ARTICLE 10 - POINTS**

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

1 er..... 25 pts	9ème..... 7 pts
2ème ..... 20 pts	10ème..... 6 pts
3ème ..... 16 pts	11ème..... 5 pts
4ème ..... 13 pts	12ème..... 4 pts
5ème ..... 11 pts	13ème..... 3 pts
6ème ..... 10 pts	14ème..... 2 pts
7ème ..... 9 pts	15ème..... 1 pt
8ème ..... 8 pts	

## ARTICLE 11 - PRIX

Dans chaque épreuve et pour chaque classe, les pilotes se verront attribuer les prix suivants :

EN FINALE

Primes F.F.M.

1er.....	320 €
2ème.....	255 €
3ème.....	235 €
4ème.....	185 €
5ème.....	140 €

Soit 1135 x 5..... 5675 €

## ARTICLE 12 – VERIFICATIONS TECHNIQUES – PARC FERME – DEMONTAGE

### 12.1 – Vérifications techniques

Un pilote présentant une machine au contrôle technique :

- non accompagnée de sa carte grise, de sa feuille des mines ou de son certificat de conformité U.E. (voir article 1 du règlement technique des Promosport),

- en non-conformité avec le Règlement Technique des machines de sport, ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Une seule machine par pilote pourra être présentée aux contrôles techniques pour chaque catégorie.

A l'issue du contrôle technique, aucun changement de machine entre les pilotes n'est autorisé.

**Les vérifications préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine avec les règles techniques reste sous la responsabilité du pilote.**

Il sera remis à chaque pilote, lors de sa première participation, un passeport technique, sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.

Les pilotes participant aux finales B pourront, au même titre que les courses finales, être contrôlés techniquement. Toute non-conformité de leur machine donnera lieu à des sanctions définies par le Jury de l'épreuve.

### 12.2 – Parc fermé

Après chaque séance de qualifications, de courses repêchages ou de finales B, les pilotes devront présenter leur moto au parc fermé pour éventuellement être contrôlée. Ces contrôles se feront dans l'état de franchissement de la ligne d'arrivée.

Tout pilote qui ne se sera pas présenté en parc fermé immédiatement après le franchissement de la ligne d'arrivée, à l'issue des manches qualificatives et des repêchages, se verra non qualifié pour la finale quel que soit son classement.

Un pilote déclaré non conforme après le repêchage, notamment au sonomètre, ne pourra participer ni à la finale, ni à la finale B.

A l'issue des finales, les cinq premiers au minimum seront mis en parc fermé et pourront être soumis à vérifications.

Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Tout pilote qui, terminant dans les cinq premiers de la finale, n'aura pas mis sa machine en parc fermé immédiatement après son franchissement de la ligne d'arrivée, se verra déclassé de l'épreuve considérée et pourra faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui pourra décider une sanction supplémentaire.

Les opérations de démontage et/ou de passage au banc devront débuter au plus tard 30 minutes après l'arrivée de la course, passé ce délai, le pilote concerné sera traduit devant le Jury qui est souverain sur le choix de la sanction prononcée.

### 12.3 - Démontage

A la suite de la réclamation d'un autre concurrent ou à la demande du Directeur de Course, les concurrents devront se charger du démontage de leur machine, afin que les Commissaires Techniques puissent en contrôler la conformité.

La F.F.M. se réserve la possibilité de faire effectuer des mesures de puissance sur un banc de puissance électronique, en aucun cas, les concurrents désignés ne pourront se soustraire à celui-ci, sous peine de déclassement.

A l'issue de ces mesures de contrôle, le Directeur de course pourra éventuellement faire procéder sous le contrôle des Commissaires Techniques, à un démontage, qui seul déterminera la conformité ou non de la machine en question.

Les pièces reconnues non conformes pourront être marquées par les Commissaires Techniques.

Tout pilote, ayant refusé le démontage se verra déclassé de l'épreuve. Tout pilote dont la machine se sera révélée en infraction avec le règlement technique se verra sanctionné pour la course de référence.

Il pourra également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui pourra entraîner une sanction allant jusqu'à l'exclusion à l'année de la formule Promosport.

En cas de déclassement sur une épreuve, les points seront réattribués aux pilotes suivants au classement.

### **ARTICLE 13 - RECLAMATIONS**

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

Tout démontage effectué sur demande du Directeur de Course donne lieu aux indemnités suivantes en cas de conformité :

- haut moteur 2 Temps : 45 €
- haut moteur 4 Temps : 80 €
- haut moteur plus bas moteur 2 Temps : 90 €
- haut moteur plus bas moteur 4 Temps : 150 €

Lors des épreuves, la F.F.M. se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur, ou le plombage de tout ou partie de la machine. La non disponibilité temporaire pour le pilote de ses pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation.

Ces pièces seront remises à la disposition du pilote le plus rapidement possible.

### **ARTICLE 14 - CLASSEMENT FINAL DES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT**

Les classements des COUPES DE FRANCE PROMOSPORT seront établis dans chaque classe, sur les résultats OBTENUS SUR L'ENSEMBLE DES COURSES ORGANISEES.

Les ex aequo seront départagés :

1. en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc.
2. en dernier ressort, le dernier meilleur résultat enregistré entre les ex-aequos sera prépondérant.

Il sera offert dans chaque classe 125 cc, 250 cc, 600 cc et 1000 cc :

Primes F.F.M.

1er.....	1.200 €
2ème.....	800 €
3ème.....	500 €

### **ARTICLE 15 - APPLICATION DU REGLEMENT**

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CCR, du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses Annexes.

### **ARTICLE 16 - OFFICIELS**

Le Directeur de Course, le Directeur de Course Adjoint, Directeur de Course Stagiaire, les Commissaires Techniques et les Chronométreurs sont désignés par la FFM.

Les Commissaires Sportifs (deux au minimum) sont désignés par l'organisateur.

Le Directeur de Course, son Adjoint, le Directeur de Course Stagiaire et les Commissaires Sportifs devront avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.

La Commission désignera pour chaque épreuve un Délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le Président du Jury, si celui-ci est absent, le Club doit désigner un troisième Commissaire Sportif et

nommer le Président du Jury suppléant.

Deux aides Commissaires Techniques, nommés par le club, devront impérativement être présents durant toutes les vérifications techniques. Ceux-ci devront être de préférence titulaires de la licence de Commissaire Technique.

#### **ARTICLE 17 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M.**

Chaque pilote devra apposer sur sa machine un sticker F.F.M. de chaque côté, sur un emplacement visible et coudre un écusson F.F.M. sur le haut du torse ou le devant des épaules de sa combinaison.

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

Les trois premiers de chaque formule devront obligatoirement participer à la remise des prix organisée chaque année.

#### **ARTICLE 18 - TRANSPONDEURS**

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

Une caution de 200 € sera réclamée pour garantir le retour de celui-ci. Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage. Le pilote récidiviste pourra être sanctionné d'une amende de 50 €. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche.

#### **ARTICLE 19 - RESPONSABILITES**

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 20 – LAISSEZ-PASSER**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

**REGLEMENT DES MACHINES PROMOSPORT 2006**  
**125 cc - 250 cc - 600 cc - 1000 cc**

### **ARTICLE 1 - DEFINITION**

Le Motocycle de Promosport doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu normalement dans le commerce en France.

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure VGA ou VGE ne sont pas autorisés à participer aux Coupes de France Promosport.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

### **ARTICLE 2 - MINIMUM DE FABRICATION - HOMOLOGATION**

Les machines devront avoir obtenu une homologation F.F.M. avant le 1er mars 2006. Cette homologation est valable cinq ans. Elles devront avoir été commercialisées à 100 exemplaires minimums en France. Un dossier d'homologation devra être constitué par le constructeur ou l'importateur.

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

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

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

Seules seront admises en Promosport, les machines de marque et type figurant sur la liste des machines homologuées par la F.F.M. pour les courses en Promosport.

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

Les machines doivent être conformes à leur notice descriptive des Mines ou du certificat de conformité U.E. et à la fiche d'homologation et d'identification de la C.C.R.

Pour les versions non bridées, les constructeurs ou importateurs devront fournir à la Commission Technique de la F.F.M. des pièces témoins référencées, correspondantes à la version d'un modèle disponible dans un pays de l'U.E..

Pour la catégorie 1000 cc, les pièces doivent être fournies en double exemplaire.

En complément d'information, il sera fait appel au CD Rom d'homologation FIM des machines Stocksport, Superproduction, Supersport.

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne pourront être modifiées, à l'exception des cotes réparations prévues pour l'alésage par le constructeur, sous réserve que la cylindrée alors obtenue ne dépasse pas la limite de cylindrée de la classe de référence.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le générateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.



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

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement, exception faite des 600 cc et des 1000 cc où la capacité totale du récupérateur devra être d'un litre. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif d'origine. Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtées par un fil métallique de sécurité. Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée. Les étriers de freins avant auront leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

### 3.1. Carburant

Le carburant devra être du type sans plomb, conformément à la réglementation F.I.M.

Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de la F.F.M., si elles se révèlent négatives.

Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondant.

Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais des concurrents.

### 3.2. Pneumatiques

Les pneumatiques devront être sculptés, moulés, tarifés et porter la lettre symbole de vitesse maximum V, W ou Z, conformément à la norme ETRTO ou DOT. Exemple d'appellation : 185/65 V 17.

Le nombre de pneumatiques autorisés par manifestation (du début de la première série qualificative à la finale) sera limité à 2 (un avant, un arrière) pour toutes les catégories.

Les pneumatiques pourront être marqués à chaud lors des vérifications techniques ou par tout autre moyen à n'importe quel moment de la manifestation.

#### 3.2.1

**Lors de la première course, tous les pilotes qualifiés doivent se rendre au local technique immédiatement après la fin de la séance qualificative ou des courses de repêchage pour faire marquer leurs pneumatiques.**

A partir de la course suivante, et pour toute la saison en 125cc, 250cc, 500cc, les vingt premiers au classement des Coupes Promosport marqueront leurs pneumatiques. En 600cc et 1000cc, tous les pilotes qualifiés à l'issue de la séance qualificative ou des courses de repêchage devront faire marquer leurs pneumatiques.

Le marquage aura lieu le samedi. Dans tous les cas, il sera clos 20 mn après la fin de la séance de qualification ou de repêchage de chaque catégorie.

Le changement de pneumatiques pendant les essais qualificatifs n'est pas autorisé.

La liste des pilotes devant faire marquer leurs pneumatiques sera consultable sur le lieu des vérifications techniques.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 1000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie sont autorisées en pré-grille.

Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne pourra être autorisé qu'après avis d'un technicien de l'un des manufacturiers présents sur le circuit, accord du Commissaire Technique et décision du Jury.

Le pilote ayant procédé au changement de pneumatique, se verra systématiquement placé en fond de grille à son prochain départ (repêchage, finale A ou finale B).

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

Un pilote ayant pris le départ après avoir changé de pneumatiques sans l'accord du Jury se verra convoqué par celui-ci (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pourra être prise par celui-ci).

Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

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

Pour les 125cc, les modifications ou les remplacements de tout ou partie du système d'échappement seront autorisés à condition que :

- a) le niveau sonore ne soit pas supérieur à 100 db (sans tolérance) au régime où la vitesse linéaire du piston est de 13 M/seconde.

b) le positionnement et la forme géométrique du système soient conformes aux prescriptions du code F.I.M. (diagramme A).

**La modification ou le remplacement des valves à l'échappement n'est pas autorisé, seul le réglage est libre.**

Pour les moteurs 4 temps, application du régime moteur F.I.M. niveau sonore de 102 db maximum (plus 3 db après épreuve).

Le collecteur d'échappement, le(s) tube(s) de liaison entre le collecteur et le(s) silencieux, le(s) catalyseur(s) ainsi que les valves sont libres.

Leur apparence et le profil de la moto doivent rester identiques à l'origine.

Les mesures seront effectuées en statique, sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés.

Pour les 250 cc, la norme de bruit statique devra être celle indiquée sur la carte grise (plus 5 dB de tolérance). Pour les catégories 600 cc et 1000 cc, application du régime moteur F.I.M. niveau sonore de 102 dB maximum (plus 3 dB après épreuve).

**La modification ou le remplacement des valves à l'échappement n'est pas autorisé, seul le réglage est libre.**

Les mesures seront effectuées en statique, sonomètre placé à 50 cm à l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés.

## **ARTICLE 4 - MARQUAGE**

Toute partie ou pièce des machines utilisées pourra subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

### **ARTICLE 4.1 – GESTIONS ELECTRONIQUE**

La F.F.M. se réserve le droit d'échanger, à tout moment de l'épreuve sur la ou les machines de son choix, tous les systèmes électroniques d'une moto avec des systèmes de référence en possession des Commissaires Techniques. Un pilote ne pourra pas se soustraire à cette mesure sous peine de disqualification. Cette disposition pourra être appliquée aux cinq premiers du classement provisoire en 1000 et en 600cc sur l'ensemble des épreuves des coupes Promosport.

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

Devront être retirés obligatoirement :

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

## **ARTICLE 6 - TABLEAU DES MODIFICATIONS**

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

### **6.1. Partie cycle**

D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints, polissage interdit.

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

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

Les vis de fixation devront être positionnées en retrait dans ce matériau.

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-pied et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques pourront refuser toute fabrication jugée

dangereuse.

### **6.1.0. Bras oscillant**

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

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

### **6.1.1. Carénage**

Tout carénage du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront en être équipées. Pour les 4 Temps, 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.

### **6.1.2. Fourche**

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

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

### **6.1.3. Réservoir d'essence**

Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est recommandé.

Le remplacement du bouchon de réservoir est autorisé pour les 600 cc et 1000 cc.

### **6.1.3a. Pompe à essence**

Pièce d'origine du type considéré.

### **6.1.4. Réservoir d'huile**

Pièce d'origine du type considéré.

### **6.1.5 Jantes**

d'origine du type considéré.

Entretoises des roues avant et arrière libres.

### **6.1.6. Selle**

La selle peut être modifiée ou changée et devra impérativement comporter des surfaces lisses et de couleur mate de 285 x 235 mm correspondant aux plaques de numéros.

Lorsque les plaques numéros sont sur la selle, celle-ci devra impérativement compter des surfaces lisses. Les plaques peuvent être rapportées.

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

Libre.

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

### **6.1.8. Guidon**

Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

### **6.1.9. Leviers**

D'origine ou adaptables de même type.

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

Tout garde-boue du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de

support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle devra être intégralement couvert.

#### **6.1.11 Amortisseurs arrière**

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci devra être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

#### **6.1.12. Amortisseur de direction**

Recommandé.

#### **6.1.13. Freins**

Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté dans ce dernier but présente toutes les garanties de sécurité.

Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

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

#### **6.1.14. Compteur kilométrique et compte tours**

Pourront être retirés, une modification des supports est autorisée.

#### **6.1.15. Faisceau électrique**

Le faisceau électrique d'origine doit être utilisé. Les connections suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant,
- les feux arrière et les stops,
- les clignotants,
- l'avertisseur sonore,
- le compteur et le compte-tours
- les interrupteurs de sécurité de béquille,
- tous les comodos de guidon à l'exception de celui du coupe contact et de commande de démarreur doivent être retirés.

L'utilisation d'un comodo à d'autres fins que sa fonction initiale est interdite.

Le reste du faisceau et le reste de l'appareillage électrique doivent rester tels qu'homologués, y compris le contacteur principal. **Aucune coupure du faisceau n'est autorisée.**

#### **6.1.16. Cadre**

Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines ou le certificat de conformité U.E.

Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique.

Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

### **6.2. Partie moteur**

#### **6.2.1. Kick-démarreur**

La pédale de kick pourra être retirée (mais le mécanisme devra rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront conserver celui-ci.

#### **6.2.2. Carters**

Moteur et boîte d'origine du type considéré. Apport et enlèvement de matière interdit sauf la découpe du carter pour le passage du pignon de sortie de boîte qui sera autorisée.

Dans tous les cas, un système de protection du pignon de sortie de boîte devra exister.

**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.**

#### **6.2.3. Vilebrequin**

Pièce d'origine du type considéré, sans modification, ainsi que les bielles. Apport et enlèvement de matière interdit.

#### **6.2.4. Roulements et paliers**

Leur nombre et leurs dimensions devront rester d'origine.

#### **6.2.5. Cylindre**

Pièce d'origine du type considéré. Sans modifications. Hauteur cylindre, dimension des pièces, lumière et transfert d'origine. Apport et enlèvement de matière interdits.

#### **6.2.6. Piston / Segments**

Pièce d'origine du type considéré. Sans modifications. Apport et enlèvement de matière interdits.

#### **6.2.7. Culasse**

Pièces d'origine. Apport et enlèvement de matière interdits.

#### **6.2.8. Distribution**

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

#### **6.2.9.1. Carburateur**

Type et diamètre d'origine.

Les puits d'aiguille et les aiguilles sont libres, ainsi que la hauteur aiguille, le diamètre des gicleurs et la hauteur de cuve. S'il existe un système de réchauffeur ou de dispositif anti-pollution, celui-ci devra rester tel qu'homologué, mais pourra être inactivé.

#### **6.2.9.1a. Injecteurs**

Pièce d'origine considérée.

#### **6.2.9.2 Réglage d'injection**

Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est interdit

#### **6.2.9.3. Filtre à air**

Le filtre à air d'origine, la cartouche ou la mousse d'origine ne doivent pas être supprimées ou modifiées. Le boîtier de filtre à air devra rester fixé comme à l'origine.

#### **6.2.10. Lubrification**

D'origine du type considéré. Doit rester en état de fonctionnement intégral sur les deux temps. Une lubrification supplémentaire par addition d'huile à l'essence est autorisée. Réglage de la pompe à huile libre.

#### **6.2.11. Allumage**

Pièce d'origine du type considéré, sans modification.

L'indice thermique des bougies est libre.

#### **6.2.12. Embrayage**

Pièce d'origine du type considéré. Nombre de disques garnis identiques à l'origine. Renforcement des ressorts autorisé. Apport et enlèvement de matière interdits.

#### **6.2.13. Boîte de Vitesse**

Boîte d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale pourra être changée, mais le pas devra rester d'origine.

Nombre de rapports et démultiplication primaire strictement d'origine.

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

#### **6.2.14. Roulement de boîte**

Leur nombre et leurs dimensions doivent rester d'origine.

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

D'origine du type considéré. Le calorstat peut-être retiré. Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée sans modification du faisceau.

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

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

Pour les catégories 125cc et 250cc, l'épaisseur du joint d'embase du cylindre est libre.

## ARTICLE 7 - VERSIONS NON BRIDEES (OU LIBRES OU FULL POWER) :

### PRINCIPE

Les versions non bridées sont autorisées en Promosport aux conditions suivantes :

- 1) La machine de base (avant le débridage) doit être conforme au règlement des Promosport France.
- 2) Une restriction, en terme de puissance uniquement, doit exister en France sur le modèle concerné.
- 3) Une version non bridée doit exister dans au moins un pays de l'U.E.

### MODALITES DE DEBRIDAGE

- 1) Le débridage ne doit consister qu'à remettre la machine en question en conformité avec le modèle non bridé de référence.
- 2) Les pièces permettant de remettre ces machines en version non bridée doivent être fournies par l'importateur (en double exemplaire pour les 1000 cc) et être validées par la Commission Technique de la F.F.M..
- 3) 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.
- 4) En cas de bridage électronique, il est interdit d'utiliser un système permettant, en roulant, d'intervenir sur le boîtier électronique.

## ARTICLE 8 - PLAQUES NUMEROS

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

Les emplacements des numéros de course seront au nombre de TROIS (deux latérales sur chaque côté et une frontale placée au centre du carénage), de forme rectangulaire, dimensions 285 mm X 235 mm.

Le numéro situé à l'avant, s'il n'est pas au centre du carénage, devra être apposé de chaque côté de la partie frontale de celui-ci.

Il reviendra aux concurrents de les peindre aux couleurs officielles et de prévoir les fixations nécessaires.

### A. COULEUR DES PLAQUES :

- 125cc  
Fond NOIR mat référence RAL 9005 ..... numéro BLANC mat
- 250cc  
fond VERT FONCE mat référence RAL 6002 ..... numéro BLANC mat
- 600cc  
fond BLEU FONCE mat référence RAL 5010 ..... numéro BLANC mat
- 1000cc  
fond ROUGE mat référence RAL 3020 ..... numéro BLANC mat

### B. DIMENSION DES CHIFFRES :

- HAUTEUR ..... 140 mm
- LARGEUR ..... 80 mm
- EPAISSEUR ..... 25 mm
- ESPACEMENT ENTRE DEUX CHIFFRES ..... 15 mm

## ARTICLE 9 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET 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 le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la C.C.R. après avis des Commissaires Techniques ayant procédé au démontage, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

**LISTE OFFICIELLE DES MACHINES HOMOLOGUEES**  
**PAR LA COMMISSION TECHNIQUE F.F.M.**  
**POUR LES COUPES DE FRANCE PROMOSPORT ET**  
**LE CHAMPIONNAT DE FRANCE STOCKSPORT & SUPERSPORT 2006**

Mise à jour : 12/12/2005

	Année d'homologation	Année d'extension	Date de fin d'homologation
<b>CATEGORIE 125 CC</b>			
APRILIA RS 125 MP B0 / B1			31/12/2006
APRILIA RS 125 SFA 00	2003		31/12/2007
APRILIA RS SFG	2005		31/12/2009
DERBI GPR 125 GS1A / 1A	2005		31/12/2009
<b>CATEGORIE 250 CC</b>			
APRILIA RS 250 LD 00			31/12/2006
APRILIA RS 250 LD AO / A2			31/12/2006
<b>CATEGORIE 500 CC</b>			
HONDA CB 500 32 A-E	2001		31/12/2006
HONDA CBF 500 STD PC 39	2005		31/12/2009
KAWASAKI GPZ EX 500 D	2001		31/12/2006
<b>CATEGORIE 600 CC</b>			
HONDA CBR 600 RR PC 37	2003		31/12/2007
HONDA CBR 600 RR5 PC 37 C	2005		31/12/2009
KAWASAKI ZX 600 K	2003		31/12/2007
KAWASAKI ZX 600 M	2004		31/12/2008
KAWASAKI ZX 600 N	2005		31/12/2009
SUZUKI GSX-R JS1 B2	2004		31/12/2008
YAMAHA YZF R6 RJ 05	2003		31/12/2007
Extension RJ 09	2004		31/12/2008
YAMAHA YZF R6 RJ 096	2005		31/12/2009
<b>CATEGORIE 1000 CC ET OU STOCKSPORT</b>			
APRILIA RSV 1000 RRA0003	2004		31/12/2008
APRILIA RSV 1000 FACTORY <i>Réservé Stocksport</i>	2004		31/12/2008
HONDA SC 50 FIREBLADE	2002		31/12/2006
HONDA SC 57 CBR 1000 RR	2004		31/12/2008
KAWASAKI ZX 900 F	2002		31/12/2006
KAWASAKI ZXT00C (ZX10R)	2004		31/12/2008
SUZUKI GSX-R 750 JS1 B3	2004		31/12/2008
SUZUKI GSX R 1000 JS1 BZ	2003		31/12/2007
SUZUKI GSX R 1000 JS1 B6	2005		31/12/2009
TRIUMPH DAYTONA 955i Centenary	2002		31/12/2006
YAMAHA YZF R1 – RN04	2000	<i>Prolongation 2005</i>	31/12/2006
YAMAHA YZF R1 – RN 09	2002		31/12/2006
YAMAHA YZF R1 – RN 122	2004	<i>2005</i>	31/12/2009