

## **RÈGLEMENT PROMOTION VITESSE 2006**

Cette réglementation est recommandée aux Organismes de courses Promotion, toutefois celles-ci étant des épreuves indépendantes sans classement cumulé, des modifications pourront être prévues dans le règlement particulier des épreuves.

### **ART. 1 - CONCURRENTS**

Seuls pourront participer aux courses de PROMOTION, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCB ou une manifestation 2006 délivrée par la F.F.M., les pilotes ayant possédé par le passé, une licence Internationale ou NCA sont exclus de ces épreuves.

### **ART. 2 - DÉFINITION DES MACHINES**

Le Motocycle de PROMOTION doit être fabriqué en série et être vendu normalement dans le commerce. Il doit être conforme aux prescriptions du Service des Mines et avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

La machine doit être obligatoirement immatriculée, à l'exclusion du W (carte grise garage). Les machines en WW seront admises à condition d'être en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine. Les machines qui font l'objet d'une procédure VGA ou VGE ne sont pas admises. La carte grise devra être présentée au contrôle technique.

En dehors des modifications autorisées ci-dessous, la machine doit être conforme aux normes imposées par le Code Sportif National.

#### **ART. 2.1 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES MACHINES**

La machine doit avoir été homologuée par le Service des Mines et être conforme à sa notice descriptive, la cylindrée devra être au minimum de 401 cc et au maximum de 1000 cc.

Le générateur devra assurer la charge de la batterie et avoir un débit comparable au modèle homologué. Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment.

Les reniflards (réservoir 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 fixés correctement, exception faite des 750 cc et plus (capacité du récupérateur 1 litre). Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans le boîte à air. Si le modèle homologué est équipé d'un système de recyclage, celui-ci devra être conservé intégralement.

Tous les bouchons, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs ( type automobile) ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtés ainsi que les vis d'étriers de freins avant par un fil de sécurité. Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

#### **- PNEUMATIQUES**

Les pneus utilisés devront être du type tourisme, sculptés, moulés, tarifés, et porter la lettre symbole de vitesse maximum (H.S. V.Z ou W) conformément à la norme ETRTO.

Les pneus pluie sont interdits, même s'ils sont marqués DOT.

#### **- SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT / NIVEAU SONORE**

Le ou les silencieux pourront être remplacés par un adaptable, le profil de celui-ci devra impérativement être identique à celui d'origine.

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 db maximum (plus 3 db après l'épreuve). Régime moteur F.I.M.

#### **ART. 2.2 – MODIFICATIONS OBLIGATOIRES**

Devront être retirés obligatoirement :

- les béquilles
- les clignotants
- le(s) rétroviseur(s)
- les repose-pied passager
- la plaque minéralogique
- le phare
- le feu arrière
- le cuvelage du phare devra être démonté

Les coureurs doivent porter une combinaison de cuir d'une pièce.

Si la doublure est synthétique, le pilote doit porter un sous-vêtement complet (manches et jambes longues) en coton, nomex ou soie, de bottes, de gants, d'un casque défini dans le tableau des équipements, une protection dorsale est obligatoire, tous ces équipements doivent être présentés au contrôle technique en même temps que la machine.

### **ART. 2.3 – MODIFICATIONS AUTORISEES**

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdite pour la partie cycle et moteur.

#### **2.3.1 - PARTIE CYCLE**

D'origine du type considéré.

##### **- CADRE**

Le numéro de cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise. En cas de remplacement du cadre par un modèle d'occasion, le pilote devra avoir en sa possession l'original de la facture d'achat de ce cadre.

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

##### **- CARÉNAGE**

Tout carénage du commerce sera admis à condition que la fixation présente toutes les garanties de sécurité et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront pas en être équipées. Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas d'incident 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 les conditions de course sur piste mouillée.

Les motos n'ayant pas à l'origine de carénage devront être équipées d'un sabot pour la récupération de la moitié du liquide de refroidissement et de lubrification moteur.

##### **- FOURCHE**

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Clapet de fourche libre. Ressort libre et cale de compression autorisée.

##### **- RÉSERVOIR D'ESSENCE**

Pièce d'origine du type considéré.

##### **- RÉSERVOIR D'HUILE**

Pièce d'origine du type considéré.

##### **- JANTES**

D'origine du type considéré. Entretoises des roues avant et arrière libres.

##### **- COMMANDES AU PIED**

Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimum des repose-pied qui 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 (diamètre 16 mm). Les repose-pied repliables devront être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

##### **- GUIDON**

Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite.

##### **- AMORTISSEURS AR**

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.

La partie démontable du garde boue arrière peut être retirée.

- PONTETS DE FOURCHE

Autorisés.

- AMORTISSEUR DE DIRECTION

Autorisé.

- FREINS

Sont autorisés le changement des flexibles (la séparation des durites de frein avant devra se faire au dessus du té de fourche inférieur), du liquide et des plaquettes de frein, à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Disques de frein adaptables autorisés. Disques carbone interdits.

- PROTECTION

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.

Les supports de béquille devront être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente, auront les dimensions suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40mm, vis de fixation en retrait.

**2.3.2 - PARTIE MOTEUR**

Tous les carters moteur contenant le 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.

- 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.

- MOTEUR

D'origine du type considéré, mais possibilité d'améliorer les performances. L'aspect extérieur doit rester d'origine.

- EMBRAYAGE

Pièce d'origine du type considéré. Renforcement des ressorts autorisé. Nombre de disques garnis identiques à l'origine.

- BOITE DE VITESSE

Boite 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.

- SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

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

Le liquide de refroidissement doit être remplacé impérativement par de l'eau ou par un mélange d'eau et alcool éthylique, à l'exclusion de tout autre liquide.

**ART. 2.4 - PLAQUES NUMEROS**

L'emplacement pour les numéros de course sera au nombre de trois (deux latérales à l'arrière sur le dossier de selle et une frontale), de forme rectangulaire, 280 mm X 235 mm.

Chiffres : hauteur minimum avant 120 mm, arrière 140 mm, largeur 90 mm, épaisseur 25 mm, espacement 25 mm

Fond JAUNE mat (RAL 1003)/ Numéros NOIR mat

**ART. 3 - ENGAGEMENTS**

Les pilotes devront adresser leur demande à chaque Club organisateur. En 2006 chaque demande devra être accompagnée du montant des droits de 124 € (dont 8 € de transpondeurs). Les engagements seront clos 21 jours avant la date de chaque manifestation. Les droits d'engagement seront remboursés dans la mesure où le concurrent prévient de son forfait 48 heures avant l'ouverture des vérifications administratives par écrit ou par fax .Les pilotes s'engageant après le délai réglementaire devront acquitter une pénalité de retard de 60 €. **Des frais de dossier de 30 € seront retenus sur les droits d'engagement des pilotes qui déclareront forfait après la date de clôture des engagements.**

Les engagements pourront être refusés par les Organismes, une fois atteinte la capacité d'accueil maximum.

Si un chronométrage par transpondeur est utilisé, une caution de 200 € sera réclamée pour garantir le retour de celui-ci. Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution.

#### **ART. 4 - VERIFICATIONS**

Les opérations de contrôles administratif et technique seront fixées selon les horaires du règlement particulier de l'épreuve et seront communiquées aux concurrents avec leur confirmation d'engagement. Les Pilotes des machines se présentant aux contrôles administratif et technique sans leur carte grise se verront refuser la participation à l'épreuve sans pouvoir prétendre au remboursement du droit d'engagement. Les vérifications préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine reste sous la responsabilité du pilote.

#### **ART. 5 – QUALIFICATIONS**

Des essais obligatoires non chronométrés se dérouleront aux horaires prévus dans le règlement particulier. La durée des essais sera fonction des possibilités horaire. 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.

#### **ART. 5.1 – GRILLE DE DEPART DEFINIE A TRAVERS DES ESSAIS CHRONOMETRES**

Les places sur la grille de départ peuvent être obtenues en tenant compte du meilleur tour chronométré des deux séances d'essais, sous réserve que les pilotes n'aient pas effectué un temps supérieur à 15% de la moyenne des trois premiers.

#### **ART. 6 - COURSES**

La course se déroulera sur environ 40 km (les circuits de moins de 2,5 km pourront réduire ces distances). Le départ sera donné conformément à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

#### **ART. 7 - CLASSEMENT**

Pour être classé tous les pilotes devront avoir accompli au minimum 75 % de la distance effectuée par le vainqueur et avoir franchi la ligne d'arrivée 3 minutes après le passage de celui-ci.

#### **ART. 8 - RÉCLAMATIONS**

Le droit de réclamation d'un montant de 75 € doit être déposé auprès du Directeur de Course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats (réclamation relative au classement) et qu'il soit assorti lorsqu'il entraîne le démontage d'un moteur, d'une caution de 100 € pour les moteurs deux temps et de 200 € pour les moteurs quatre temps.

#### **ART. 9 - APPLICATION DU REGLEMENT**

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales pour les épreuves de vitesse, du Code Sportif de la F.F.M et de ses Annexes.

#### **ART. 10 - DISCIPLINE**

TOUTE INCORRECTION, MENACE OU AGRESSION ENVERS UN OFFICIEL FÉDÉRAL DE LA PART D'UN PILOTE OU DE SON ENTOURAGE, LE PILOTE SERA CONSIDÉRÉ RESPONSABLE ET SERA PASSIBLE D'UNE SANCTION.

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé sur ce règlement est présumé interdit.

#### **ART. 11 - RESPONSABILITE**

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.

#### **ART. 12 - LAISSEZ-PASSER**

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