

CHAMPIONNAT DE FRANCE OPEN DE VITESSE 2006

ART. 1 DEFINITION

La F.F.M. met en compétition, en 2006 avec ses Clubs organisateurs, le Championnat de France Open de Vitesse. Un titre de Champion de France Open de Vitesse 2006 sera attribué à l'issue de la saison dans chacune des catégories ci-dessous.

125cc:	de 100 à 125cc de 125 à 250cc 4Temps monocylindre
Supersport :	plus de 401 à 600 cc 4 Temps, 4 cylindres maximum plus de 600 à 750 cc 4 Temps, 2 cylindres maximum machines correspondant à la réglementation Supersport France
Superproduction	plus de 600 cc jusqu'à 1000 cc, 4 Temps, 4 cylindres plus de 750 cc jusqu'à 1000 cc, 4 Temps, 3 cylindres plus de 850 cc jusqu'à 1200 cc, 4 Temps, 2 cylindres
Stocksport :	machines correspondant à la réglementation Promosport 1000 cc(*) et homologuées à ce titre par la C.C.R de la F.F.M.
Side-Cars:	jusqu'à 1200 cc
F2	jusqu'à 350 cc, 2 Temps, 2 cylindres de 501 à 600 cc 4 Temps, 4 cylindres

Un titre de Vainqueur de Trophée sera attribué en Side-Cars F2.

Un titre de Champion de France Cadets sera extrait de la catégorie 125 cc. Il sera ouvert aux pilotes âgés de moins de 16 ans au 1^{er} janvier 2006.

(*) Hormis les modifications autorisées à l'article 23 du présent règlement.

ART. 2 CONCURRENTS

La participation au Championnat de France Open de Vitesse 2006 est réservée :

- aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA ou NAC délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours,
- aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA ou NAC délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours, sous réserve qu'ils puissent justifier, avant la première épreuve du Championnat, d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives ou de la détention d'une licence F.F.M. depuis au moins trois années consécutives.

Le Président de la Commission des Courses sur Route sera chargé d'étudier les dossiers déposés en début de saison par les pilotes concernés par la disposition précédente.

Si les pilotes de nationalité étrangère licenciés F.F.M. ne répondent pas aux critères précités, ils pourront participer aux épreuves du Championnat de France et bénéficier des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront ré attribués dans le cadre du classement final du Championnat de France.

Le nombre d'engagés sera limité à 40 pilotes par catégorie sauf en Side-Cars, où il sera celui de la capacité maximum aux essais de chaque circuit.

Pour la saison 2006

Dans la catégorie Side-Cars seront prioritaires les pilotes ayant participé au championnat de France 2005, les modalités d'inscription seront telles que définies à l'article 5.

Dans les catégories solos les priorités seront définies comme suit et dans l'ordre d'envoi des demandes d'engagement (cachet de la poste faisant foi) :

- 25 pilotes ayant participé au Championnat de France 2005
- Les 5 premiers des Coupes de France Promosport 2005 dans la même cylindrée ou ils ont obtenu leur classement (*)
- 5 places réservées aux pilotes d'autres Coupes, trophée ou Championnats ou ne répondants pas aux critères précités, après étude de leur dossier par la C.C.R.
- 5 Wild Cards seront attribuées par épreuve, 4 par le Club organisateur, une par la C.C.R.

Au cas où le nombre de demandes serait supérieur aux places réservées, si plusieurs demandes portent la même date d'envoi, ou si les demandeurs ne correspondaient pas aux critères d'éligibilité, et dans tous les cas non prévus dans le présent règlement, la C.C.R. reste souveraine sur le choix des pilotes sélectionnés.

Si dans une catégorie les places réservées n'étaient pas toutes pourvues à la date de clôture des engagements, elles seront attribuées aux pilotes en listes d'attente.

Les demandes de Wild-Card devront être parvenues auprès de l'organisateur (4 places) ou de la C.C.R. (1place) au moins 30 jours avant la date de l'épreuve. **L'organisateur devra soumettre à la CCR les noms des pilotes Wild Card retenus.**

(*) Si un ou plusieurs pilotes dans les 5 premiers n'étaient pas engagés à la date de clôture les places disponibles seraient attribuées au 6^e, au 7^e etc.

La Commission des Courses sur Route de la Fédération Française de Motocyclisme se réserve la possibilité de ne pas délivrer d'autorisation de sortie aux sportifs F.F.M. le jour où se déroule une épreuve de Championnat de France Open de Vitesse.

Pour la saison 2007

Dans les catégories solos les priorités seront définies comme suit **dans l'ordre du classement pour autant que la demande d'engagement en soit faite dans les délais.**

- Les 20 premiers du Championnat de France Open de Vitesse 2006 dans la même catégorie
- 5 places pour des pilotes entrant dans les 20 premiers d'une autre catégorie du Championnat de France Open de Vitesse
- Les 5 premiers des Coupes de France Promosport 2006 dans la même cylindrée ou ils ont obtenu leur classement
- 5 places réservées aux pilotes d'autres Coupes, Trophées ou Championnats après étude de leur dossier par la C.C.R.

5 Wild-Cards seront attribuées par épreuve, 4 par le Club organisateur, une par la C.C.R.

ART. 3 EPREUVES

Ce Championnat se disputera sur des courses mises sur pied sous la responsabilité des clubs organisateurs, dans le respect des règles établies par la F.F.M. et sous le contrôle de la C.C.R.

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

ART. 4 CALENDRIER

Les courses du Championnat de France Open de Vitesse se disputeront sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M., à savoir :

18-19/03	LE MANS (72)	A.S.M. 24 HEURES A.C.O.
25-26/03	NEVERS MAGNY-COURS (58)	A.M.C. FRANCE
06-07/05	NOGARO (32)	A.S.M. ARMAGNAC BIGORRE
27-28/05	LE VIGEANT (86)	M.C. MEURSACAIS
17-18/06	LEDENON (30)	M.C. LEDENON
08-09/07	ALBI (81)	M.C.C. ALBI/G.M.T. 94

La Commission se réserve la possibilité de modifier ce calendrier.

ART. 5 ENGAGEMENTS

Toutes les demandes d'engagement pour l'ensemble des 6 épreuves du Championnat de France Open de Vitesse devront être adressées aux services sportifs de la Fédération Française de Motocyclisme libellés à l'ordre de celle-ci auprès de :

**Fédération Française de Motocyclisme
Services Sportifs
Monsieur Freddy LEROMAIN
74 Av Parmentier 75011 Paris
Tél. 01 49 23 77 25**

Les demandes d'engagements devront être accompagnées de six chèques de 200€ (dont 8€ de droit de transpondeurs) correspondant aux six épreuves du championnat. Les Chèques de chaque épreuve seront encaissés 30 jours avant celle-ci. Chaque demande devra être accompagnée d'un chèque de caution de 200€ afin de garantir le retour du transpondeur.

Les pilotes correspondant aux critères définies à l'article 2 du présent règlement dont les demandes d'engagement seront parvenues avant le 30 décembre 2005 se verront informés de la suite donnée à leur demande le 10 janvier 2006.

Les demandes d'engagement continueront à être prises en compte jusqu'au 31 janvier 2006 dernier délai, sans majoration, pour autant qu'il reste des places disponibles et dans l'ordre de priorité suivant :

- Les pilotes correspondant aux critères définies à l'article 2 du présent règlement,
- Les autres pilotes dans l'ordre d'arrivée des demandes d'engagement et après étude de leur demande par la CCR.

La suite donnée à leur demande sera transmise aux pilotes dans les 10 jours suivant la date limite des engagements.

Les pilotes ayant obtenu une Wild-Card s'acquitteront du droit d'engagement de 200€ auprès de l'organisateur dans les 5 jours suivant l'acceptation par celui-ci ou par la C.C.R., faute de quoi sa Wild-Card pourra être attribuée à un autre concurrent. La participation aux essais qualificatifs sera confirmée aux pilotes dans les 10 jours suivant la réception du droit d'engagement.

Les droits d'engagement ne sont pas remboursables. Si un pilote ne peut participer à une épreuve, il pourra se faire remplacer par un autre concurrent. **il devra transmettre le nom de celui-ci à la C.C.R. pour accord dans les meilleurs délais et au plus tard 15 jours avant l'épreuve.** Les éventuels cas de force majeure seront tranchés par celle-ci.

La liste définitive des pilotes sera transmise par l'organisateur au délégué désigné sur l'épreuve, au plus tard 10 jours avant celle-ci. Elle ne pourra alors plus être modifiée, toutefois à titre exceptionnel le Jury, en accord avec le Directeur de course, pourra déroger à cette règle.

ART. 6 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

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. Chaque concurrent devra également soumettre sa ou ses machines, ainsi que son équipement, aux opérations de vérifications techniques.

Les vérifications techniques et administratives auront lieu le vendredi de 13 heures à 18 heures 30 (horaires minimum d'ouverture). Le samedi, les vérifications reprendront à partir de 8 heures jusqu'à 12 heures.

Un briefing obligatoire sera organisé lors de chaque épreuve.

ART. 7 ESSAIS

Les essais se dérouleront conformément à l'article 2.1 et suivants des règles générales pour les épreuves de Vitesse.

Les séances d'essais devront être conformes aux horaires types.

Un pilote ne pourra effectuer sa séance d'essais chronométrés que dans la série qui lui a été désignée.

Les licenciés NAC (Cadets) ne pourront rouler plus de 30 minutes consécutives conformément aux prescriptions de l'arrêté du 14 décembre 1988.

ART. 8 CHANGEMENT DE MOTOCYCLE OU DE PASSAGER

Le changement de machine durant les essais ou la course est autorisé, ce changement s'effectuera conformément aux articles 2.1.4 et 4 des règles générales pour les épreuves de Vitesse.

ART. 9 COURSES

Le nombre de tours à parcourir sera calculé sur les durées de courses suivantes :

125cc	25 mn
Supersport	30 mn
Superproduction.....	30 mn
Side-Cars	20 mn

Le temps de course pourra être réduit de 5 mn pour les circuits de moins de 2,5 km.

Pour chaque circuit, le nombre de tours à parcourir sera déterminé par la durée divisée par le temps en minute du record du tour en Championnat de France arrondie au tour inférieur.

Exemple : Record du tour = 1 mn 15 s en 125cc

1 mn 15 s réduit en minute = 1 mn+1/4 de mn soit 1,25

Nombre de tour = 25/1,25 = 20 tours

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle sera réduite de 2 tours.

Le Jury de l'épreuve, sur demande du Directeur de Course, a la possibilité, en cas de force majeure, de réduire les distances des essais et des courses finales.

ART. 10 CLASSEMENTS

En chaque catégorie, les points comptant pour le Championnat seront attribués selon le barème suivant :

1er	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		

Pour être classé et avoir droit aux prix prévus par la F.F.M. tout pilote devra satisfaire à l'article 7 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Du classement scratch de l'épreuve Superproduction sera extrait un classement Stocksport.

Des podiums devront être prévus pour toutes les catégories du Championnat de France, y compris pour le Championnat de France Cadets, le Championnat de France Stocksport et le Trophée de France Side-Cars F2, pour autant que ces catégories comportent au moins six concurrents au départ de la course.

CLASSEMENT FINAL

LE CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ACQUIS SUR LA TOTALITE DES EPREUVES 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-æquo sera prépondérant.

ART. 11 PROCEDURE DE DEPART

Telle que définie à l'article 3.1 (3.2 pour les Side-Cars) des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ART. 12 ARRET D'UNE COURSE/NOUVEAU DEPART

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

La nouvelle procédure de départ sera la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ART. 13 PRIX

	SCRATCH 125 cc	S.SPORT	SCRATCH S.PROD./STK.	STOCKSPORT	SCRATCH SIDE-CARS
1 ^{er}	800 €	800 €	800 €	800 €	800 €
2 ^{ème}	450 €	450 €	450 €	450 €	450 €
3 ^{ème}	300 €	300 €	300 €	300 €	300 €
4 ^{ème}	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €
5 ^{ème}	140 €	140 €	140 €	140 €	140 €

Concernant la catégorie Superproduction/Stocksport, si l'un des cinq premiers Stocksport est placé dans les cinq premiers scratch, celui-ci ne percevra que la prime Stocksport, dans ce cas, la prime scratch correspondante n'est pas attribuée.

Hormis celles qui pourraient être obtenues au classement scratch, il n'est pas prévu de primes spécifiques pour le Championnat de France Cadets, ni pour le Trophée Side-Cars F2.

ART. 14 VERIFICATIONS FINALES

A l'issue de la course, les CINQ premières machines classées devront être mises en parc fermé, conformément à l'article 13 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

La Direction de Course se réserve la possibilité de mettre en parc fermé n'importe quelle machine de son choix.

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 en question sera traduit devant le Jury. Une sanction pourra être prononcée par le Jury.

ART. 15 RECLAMATIONS

Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ART. 16 OFFICIELS

Pour chaque épreuve du cycle Open de Vitesse 2006, La F.F.M. désignera un Directeur de Course, un Directeur de Course Adjoint, un Directeur de Course stagiaire, des Chronomètres et des Commissaires Techniques.

Les officiels précités devront avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

Les Commissaires Sportifs (deux au minimum plus le Président du Jury) seront désignés par le Club organisateur.

La Commission se réserve le droit de désigner 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 nommer un troisième Commissaire Sportif.

Le club devra désigner deux aides pour les vérifications techniques, si possible titulaire de la licence de commissaire technique, qui devront être à la disposition des Commissaires Techniques dès le début des vérifications.

ART. 17 TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeurs.

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 dernière 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. Pour les Side-Cars, le transpondeur devra être placé à l'avant, au niveau de la roue avant.

ART. 18 PRESCRIPTIONS GENERALES

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

ART. 19 REMISE DES PRIX

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

Lors de cette remise des prix, il sera offert aux Champions de France Cadets, 125cc, Supersport, Superproduction et Side-Cars une prime de 1500 €. Une prime de 750 € sera offerte au Champion de France Stocksport.

ART. 20 - 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.

ART.21 LAISSEZ-PASSER

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

ART.22 REGLEMENT TECHNIQUE DES CHAMPIONNATS DE FRANCE OPEN DE VITESSE

A l'occasion des vérifications techniques, la partie basse du carénage devra être présentée déposée, pour les motocycles munis d'un moteur 4 Temps.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant entrer en contact avec la piste lors d'une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite de type carbone ou kevlar.

ART.22.1 Contrôle du bruit

Le niveau sonore sera de 102 db maximum, plus 3 db après la course, au régime où la vitesse linéaire du piston est de 11 m/s pour les 4 Temps et 13m/s pour les 2 Temps.

Pour cause de similitude de la course du piston dans des configurations différentes du moteur selon la cylindrée, le contrôle du bruit s'effectuera à un RPM fixe.

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
125 cc 2 Temps	7.000 RPM			
600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
750 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
Au dessus de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

ART.22.2 Numéros de course

Les numéros des participants au Championnat de France Open de Vitesse sont attribués par la F.F.M., en collaboration avec les Clubs organisateurs.

En classe 125 cc, les pilotes Cadets auront des numéros de course compris en 100 et 200.

Ceux-ci ne peuvent en aucun cas être modifiés, ni par un Club organisateur, ni par le pilote.

ART.22.3 Plaques de numéros

Les plaques doivent être de forme rectangulaire, et fabriquées dans une matière rigide et solide, et doivent mesurer au minimum : 285 x 235 mm.

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

Les chiffres doivent être de couleur mat lisible de hauteur de 120 mm à l'avant et de 140 mm à l'arrière et contrasté avec le fond de plaque.

Les couleurs de fond de plaque et numéros sont libres en catégorie 125 cc, 250 cc, Supersport et Side-Cars, mais de couleur mat.

En Super-Production : fond bleu, numéros blancs

En Stocksport : fond rouge, numéros blancs

Un espace de 5 cm autour des numéros doit être préservé de tout marquage.

En Side-Cars, les plaques numéros doivent être lisibles quelle que soit la position du passager.

Les numéros doivent être visibles aux spectateurs et officiels

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du responsable technique fera foi.

ART.22.4 Règlement technique des catégories 125cc, Side-Cars et Superproduction

Les catégories 125cc, Side-Cars et Superproduction devront être conformes aux règlements édictés par la F.I.M. et aux règles générales des contrôles techniques pour l'année 2006, à l'exception des règles spécifiques au Championnat de France définies dans le présent règlement.

ART.22.5 Poids minimum des machines 125cc

Les contrôles de poids s'effectueront avec le coureur assis sur le motocycle et portant tous ses vêtements de protection. Le poids minimum pilote/motocycle ne devra à aucun moment être inférieur à 136 kg. Afin d'enlever l'élément variable du poids de l'essence, le motocycle sera pesé réservoir d'essence retiré.

ART.22.6 Poids minimum des machines Super-Production

Le poids minimum est fixé à 165 kg, celui-ci étant calculé machine en état de fonctionnement (huile et eau), mais réservoir de carburant vidé.

Lors de l'inspection finale à la fin de la course, les machines inspectées seront pesées telles qu'elles auront terminé la course.

La limite de poids fixée doit être nette dans les conditions dans lesquelles le motocycle a terminé la course, rien ne peut être ajouté à la machine, ni eau, ni huile, ni essence ou pneus.

Une tolérance de 1 % sera admise après la course. Lors des essais, aucune tolérance n'existe.

ART.23 SPECIFICATIONS POUR LES MACHINES STOCKSPORT**ART.23.1 Homologation**

Les machines de la catégorie Stocksport devront être homologuées selon les mêmes procédures et critères que les machines Promosport. Les modèles bénéficiant d'une homologation Promosport en cours de validité sont admis dans cette catégorie.

ART.23.2 Prix

Par dérogation à l'article 1 du règlement des Coupes de France Promosport, le prix plafond des machines Stocksport, tel que défini au catalogue de l'Importateur, est de 22.000 € T.T.C.

ART.23.1 Pneumatiques

Par exception à la réglementation des Promosport France, le nombre et le type de pneumatiques de la catégorie Stocksport sont libres.

ART.23.2 Réglage 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 d'origine. Le faisceau de câbles original doit être conservé.

ART.23.3 Filtre à air

Libre.

ART.24 SPECIFICATION POUR LES MACHINES 600 SUPERSPORT FRANCE

Les machines de la catégorie 600 Supersport France devront être homologuées selon les mêmes procédures et critères que les machines Promosport. Les modèles bénéficiant d'une homologation Promosport en cours de validité sont admis dans cette catégorie.

Tout ce qui n est pas autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.**ART.24.1 poids minimum**

Lors de l'inspection finale et à tout moment de la manifestation, le poids total de la machine doit être au-dessus du poids à vide (ou à sec) défini par la notice constructeur dans le document d'homologation moins 12 kg.

ART.24.2 Carburant

Tous les moteurs doivent être alimentés par du carburant normal sans plomb avec un taux de plomb maximal de 0.0005 g/l et un MON maximum de 90.

ART.24.3 Cadre et partie arrière

Le cadre doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée. Les cotés du cadre peuvent être recouverts par une pièce de protection fabriquée en matériau composite. Ces protections doivent épouser la forme du cadre.

Rien ne peut être ajouté par soudage ou enlevé par usinage du cadre.

Tous les motocycles doivent porter un numéro d'identification du constructeur sur le cadre (numéro de châssis)

Les supports et plaques support moteur doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

La partie arrière du cadre doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur pour la machine homologuée.

Des supports de selle supplémentaires peuvent être ajoutés, mais aucun ne peut être enlevé. Les accessoires boulonnés sur la partie arrière du cadre peuvent être enlevés.

Les procédés de peinture ne sont pas restreints, mais le polissage du cadre ou de la partie arrière du cadre n'est pas autorisé.

ART.24.4 Fourches avant

La structure des fourches (axes, fourreaux, pontets, bras, etc.) doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur pour la machine homologuée.

Les pièces internes standard d'origine des fourches peuvent être modifiées : Rondelles, pistons hydrauliques, canalisation d'huile, ressorts, colliers.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche peuvent être modifiés ou changés pour ajouter des ajusteurs de compression.

Tout type et quantité d'huile peuvent être utilisés dans la fourche.

La hauteur et la position de la fourche par rapport au TE est libre.

Les TES de fourches, platines supérieure et inférieure ainsi que tout pontet de liaison doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé par un amortisseur accessoire.

L'amortisseur de direction ne peut agir comme dispositif limitant l'angle de braquage.

ART.24.5 Bras de suspension arrière (bras oscillant)

Chaque partie du bras de suspension arrière doit rester tel qu'originellement produite par le constructeur pour la machine homologuée (y compris l'articulation du bras de suspension arrière et le système de tension de chaîne arrière).

Des emplacements de supports de béquille de la roue arrière peuvent être ajoutés au bras de suspension par soudage ou fixés avec des boulons. Les supports doivent avoir le bord arrondi visible de tous les côtés. Les vis de fixation doivent être renforcées. Les supports de béquilles arrière de type endurance sont interdits.

Pour des raisons de sécurité, il est obligatoire d'utiliser un garde chaîne réalisé en matière plastique rigide de 5 mm d'épaisseur minimum fixé de manière à empêcher que la jambe, le pied du coureur ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

ART.24.6 Amortisseurs arrière

Le ou les amortisseur(s) arrière peu(ven)t être modifié(s) ou remplacé(s), mais les fixations originelles au cadre et au bras oscillant doivent être utilisées et la timonerie de la suspension arrière doit rester tel qu'originellement produite par le constructeur pour la machine homologuée.

Le ou les ressorts de suspension arrière peu(ven)t être changé(s).

ART.24.7 Roues

Les roues doivent rester telles qu'originellement produites par le constructeur pour la machine homologuée.

La commande du compteur de vitesse peut être enlevée et remplacée par une entretoise.

Si la roue arrière comporte un système d'amortissement de transmission, ce dernier doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée.

Aucune modification sur les axes de roues ou tout point d'attache et de montage pour les étriers de frein avant et arrière n'est autorisée. Les entretoises peuvent être modifiées. Des modifications aux roues, en vue de garder en place les entretoises sont autorisées.

Le diamètre de la roue et la largeur de la jante doivent rester tels qu'originellement homologués.

ART.24.8 Freins

Les disques de freins avant et arrière peuvent être changés mais doivent incorporer les étriers et le montage originaux. Cependant, le diamètre extérieur, le système de ventilation doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée. Les disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés. Les supports des disques de freins peuvent être changés, mais doivent garder le même décalage et le même type de montage sur les roues. Les disques de freins de remplacement doivent être en matériaux ferreux.

Les étriers des freins avant et arrière ainsi que tous leurs points de fixation(s) et toutes pièces d'ancrage doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

Le maître-cylindre avant doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée.

Le maître-cylindre arrière doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée.

Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées. Le réservoir de liquide de freins peut être remplacé ou repositionné. Des connecteurs rapides peuvent être utilisés. La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de la fourche inférieure (triple bride inférieure).

Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées pour un type de changement rapide.

Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas autorisés.

ART.24.9 Pneus

Pneus pluie autorisés.

Pneus sculptés dot ou erto.

Le re taillage des pneus est interdit.

ART.24.10 Repose-pieds, commandes au pied

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le

cadre aux points de fixation d'origine.

Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou de façon rabattable et dans ce cas un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale doit être prévu.

L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm.

Les repose-pieds en acier non rabattables doivent se terminer par un embout en plastique, téflon ou autre matériau équivalent fixe en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm

ART.24.11 Guidons et commandes manuelles

Les guidons peuvent être remplacés.

Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés.

Les leviers d'embrayage et de frein peuvent être remplacés par des accessoires similaires.

L'interrupteur du démarreur et le coupe contact doivent être placés sur le guidon, un seul bouton de couleur rouge (**coupe contact**) est autorisé.

ART.24.12 Carénage

Le carénage avant doit être tel qu'originellement produit par le constructeur pour la machine homologuée.

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires de formes et d'aspect identiques à l'origine. Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériau en fibres de carbone ou composite de carbone est interdite.

La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une modification de la hauteur de la bulle de +/- 15 mm est autorisée.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage si elles n'en sont pas équipées d'origine. Dans ce cas, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peut être remplacé. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air doivent être tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

Les grilles de protection originellement installées dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres).

Le carénage inférieur doit comporter un maximum de deux trous de 25 mm, ces trous doivent rester obstrués en conditions de course piste sèche et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations (wet ou dry) du directeur de course.

Le garde boue avant peut être remplacé par un garde boue accessoire de forme et de dimension identiques à celui d'origine et peut être espacé vers le haut afin de laisser de la place pour le pneu.

La garde boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces originales.

La protection de chaîne peut être retirée.

Tous les bords exposés doivent être arrondis.

ART.24.13 Faisceaux électriques

Le faisceau électrique est libre.

ART.24.14 Batterie

Les dimensions et le type de batterie doivent être tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.

ART.24.15 Radiateurs

Le radiateur d'eau peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée, uniquement s'il peut être fixé à l'endroit standard et qu'il n'exige aucune modification du cadre principal.

Cependant l'apparence de l'avant et de l'arrière ainsi que le profil de la machine doivent être conformes à la forme du modèle homologué.

Des radiateurs et/ ou radiateurs d'huile supplémentaires ne sont pas autorisés.

Les tuyaux de radiateurs reliés au moteur peuvent être changés.

Le ventilateur peut être retiré.

ART.24.16 Boîte à air

Aucune modification n'est autorisée, mais les tuyaux de drainage ou de reniflard doivent être obstrués.

Le filtre à air peut être remplacé ou modifié.

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

ART.24.17 Système d'injection de carburant

Aucune modification n'est autorisée pour le système d'injection.

Les injecteurs, les pavillons venturi, la pompe à essence et le régulateur de pression doivent être tels

qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.
L'électronique qui gère le système d'injection est libre.

ART.24.18 Carburateurs

Aucune modification n'est autorisée.
Seuls les gicleurs boisseau ressort de boisseau aiguilles sont libres.

ART.24.19 Alimentation en carburant

Les conduites d'essence peuvent être remplacées, mais le robinet d'essence doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.
Des connecteurs rapides peuvent être utilisés.
Les conduites de mise à l'air peuvent être remplacées.
Des filtres à carburant peuvent être rajoutés.

ART.25 Culasse

Aucune modification n'est autorisée.
Aucun matériau ne peut être ajouté **ou enlevé** à la culasse.
Le joint de culasse peut être changé.
Les sièges, les soupapes, les guides, les ressorts et coupelles doivent être tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée.
Des rondelles de compensation pour les ressorts de soupape ne sont pas autorisées.
La rectification des sièges de soupapes ainsi que le rodage sont autorisés pour autant que l'angle du siège de soupape soit le même qu'originellement produit.

ART.25.1 Arbre à cames

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.2 Pignon d'arbre à cames

Le calage de la distribution est libre seulement si celui-ci est obtenu sans changement des pièces d'origine, le retrait de matière n'est autorisé qu'au niveau des trous de fixation du pignon d'arbre à came.

ART.25.3 Vilebrequin

Aucune modification n'est autorisée (y compris le polissage et l'allègement).

ART.25.4 Pompes à huile et à eau et durites d'huile et d'eau

Aucune modification de pompes n'est autorisée.
Les durites d'huile peuvent être modifiées ou remplacées. Les durites d'huile sous pression, si elles sont remplacées doivent être construites en métal renforcé et avoir des embouts matrices ou filetés.

ART.25.5 Bielles

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.6 Pistons

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.7 Segments

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.8 Axes de pistons et clips

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.9 Cylindres

Aucune modification n'est autorisée.

ART.25.10 Carters moteurs et tous carters annexes

Seuls les carters annexes peuvent être modifiés sans aucun changement à la position et aux dimensions des éléments internes.
Des protections latérales épousant la forme et renforçant les carters latéraux qui peuvent entrer en contact direct avec la piste en cas de chute doivent obligatoirement être installées.

ART.25.11 Boite de vitesse

Aucune modification n'est autorisée.

Des adjonctions au mécanisme sélecteur, tels que des systèmes de changement de vitesse rapide sont autorisés.

ART.25.12 Transmission

Libre, mais du même type que le modèle homologué.

ART.25.13 Embrayage

Aucune modification n'est autorisée.

Seul les disques et les ressorts d'embrayage peuvent être changés.

Mais le nombre doit rester tel que le nombre d'origine du modèle homologué.

ART.25.14 Allumage boîtier de contrôle

La gestion de l'allumage est libre ainsi que tous les boîtiers électroniques de gestion du moteur.

ART.25.15 Générateur alternateur démarreur

Aucune modification n'est autorisée.

Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité.

L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.

ART.26 Système d'échappement

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée avec par le constructeur et inversement.

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

La limite de bruit est de 102 db avec une tolérance de 3 db après la course.

ART.26.1 Les éléments suivants peuvent être modifiés ou remplacés par rapport à ceux montés sur la machine homologuée

Tout lubrifiant liquide de frein et de suspension,

Tout type de bougies,

Tout type de valves,

Les masselottes d'équilibrage des roues peuvent être enlevées changées ou ajoutées,

Tous les joints à l'exception du joint d'embase des cylindres,

Finitions de peinture et stickers des surfaces peintes.

ART.26.2 Les éléments suivants peuvent être enlevés

Tableau de bord,

Ventilateur du radiateur et ses fils d'alimentation,

Le garde chaîne pour autant qu'il ne soit pas incorporé dans le garde boue,

Boulons des accessoires de la partie arrière du cadre,

Systèmes de dépollution.

ART.26.3 Les éléments suivants doivent être retirés

Phares avant et arrière, indicateurs de directions,

Rétroviseurs,

Avertisseur,

Plaque d'immatriculation,

Boîte à outils,

Crochet pour le casque et les bagages,

Repose pieds passagers,

Poignées de maintien du passager,

Les barres de protection les béquilles centrales et latérales.

ART.26.4 Les éléments suivants doivent être modifiés

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact en état de marche se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou du demi-guidon et pouvant arrêter le moteur en marche.

Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.

Lorsqu'une coupure de circuit n'est pas installée d'origine par le fabricant, les pompes à essence électriques doivent être connectées à un coupe circuit qui sera actionné automatiquement dès que la moto s'arrête et se couche. Ce coupe circuit doit désactiver la pompe à essence et le système d'allumage en l'espace de deux secondes. La mise hors circuit de la pompe à essence et du système d'allumage peut être contrôlée sur instruction des officiels.

Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage ferme. Les reniflards d'huile doivent être connectés et se déverser dans la boîte à air

ART.26.5 Acquisition de données

L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite (cf. article 11 des règles générales pour les épreuves de vitesse).

Horaires du Championnat de France Open de Vitesse 2006

BRIEFING OBLIGATOIRE

Vendredi

125cc 18h30/18h45

Samedi

Supersport 08h30/08h45

Superproduction 09h00/09h15

Side-Car 09h30/09h45

French Cup Honda 10h00/10h15

Course annexe 2 10h30/10h45

SAMEDI

MATIN (essais)

08:30 / 09:30	125 cc
09:35 / 10:35	Supersport
10:45 / 11:45	Superproduction
11:50 / 12:10	Side car
12.15./12.45	French Cup Honda (qualif. 1)

APRES-MIDI (essais)

14:00 / 14 :30	Course annexe2 (qualif. 1)
14:35 / 15:35	125 cc
15:45 / 16:45	Supersport
16:50 / 17:50	Superproduction
17:55 / 18:20	Side Car

DIMANCHE

MATIN (essais)

08:30 / 08:40	Side car Warm up)
08:45 / 09:15	French Cup Honda (qualif.2)
09:20 / 09:50	Course annexe 2 (qualif. 2)
10:00 / 10:15	Supersport Warm Up
10:20 / 10:35	125cc Warm Up
10.40./ 11;00	Superproduction Warm up
11:15 / 11:35	Side Car 1er partie 20 mn
11:55 / 12:20	French Cup Honda 25 mn

APRES-MIDI - COURSES FINALES **

14:00 / 14:30	Supersport	30 mn
14:55 / 15:20	125 cc	25 mn
15:45 / 16:15	Superproduction	30 mn
16:30 / 16:50	Side-Car (2ème partie)	20 mn
17:05 / 17:30	Course annexe 2	25 mn

Visite des stands

12 :30 / 13 :00 Dédicaces et visite des stands

**Horaires du
Championnat de France Open de Vitesse 2006**

Epreuve d' ALBI

BRIEFING OBLIGATOIRE

Vendredi

125cc 18h30/18h45

Samedi

Supersport 08h30/08h45

Superproduction 09h00/09h15

Side-Car 09h30/09h45

SAMEDI

MATIN (essais)

08:30 / 09:30 125 cc
09:35 / 10:35 Supersport
10:45 / 11:45 Superproduction
11:50 / 12:15 Side car

APRES-MIDI (essais)

14:00 / 15:00 125 cc
15:05 / 16:05 Supersport
16:15 / 17:15 Superproduction
17:20 / 17:45 Side Car

DIMANCHE

MATIN (essais)

09:00 / 09:20 Warm up
09:25 / 09:35 Side car Warm up
09:45 / 10:05 125cc Warm Up
10:10 / 10:30 Supersport Warm Up
10:55 / 11:15 Superproduction course 1 21 t
11.40 / 12.00 Side Car 1er manche 12 t
Animations

APRES-MIDI - COURSES FINALES **

14:00 / 14:30 Supersport 24 t
14:55 / 15:20 125 cc 17 t
15:55 / 16:25 Superproduction 21 t
16:50 / 17:10 Side-Car (2ème partie) 12 t