

REGLEMENT PROMO DECOUVERTE 2022

ARTICLE 1 - DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2022 un cycle d'épreuve dénommé : PROMO-DECOUVERTE
Les machines retenues sont : au-dessus de 590cc jusqu'à 1100cc 3 et 4 cylindres et de 1000cc à 1300cc bi cylindre, produites à partir de l'année 2005. **Quand deux créneaux sont disponibles sur le même week end, il en est attribué un pour le 600cc et un pour le 1000cc.**

ARTICLE 2 - EPREUVES

Le Promo Découverte se dispute sur la totalité des courses organisées, soit par les Clubs organisateurs, soit par la F.F.M. avec un Club, dans le cadre des épreuves Promosport.

Calendrier 2022 : identique à celui des Coupes de France Promosport.

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Peuvent disputer les épreuves PROMO-DECOUVERTE, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO, ou NJC délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours. La participation à cette catégorie peut également se faire ponctuellement avec une licence une manifestation aux conditions suivantes :

- un certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition daté de moins de 1 an.
- et une pièce d'identité.

Les pilotes ne remplissant pas toutes ces conditions doivent prendre contact avec le service Promosport avant l'épreuve, pour informations complémentaires au 01.49.23.77.25

3.1 - Peuvent participer aux épreuves PROMO-DECOUVERTE (*)

Les coureurs ayant couru dans la catégorie PROMO-DECOUVERTE en 2021 à l'exception des coureurs ayant terminé 3 fois dans les 5 premiers en Promo Découverte au cours de l'année 2021 (ou avant), les féminines n'ayant jamais été classées en Promosport ou en Superbike.

3.2 - Ne peuvent participer aux épreuves PROMO-DECOUVERTE

Les coureurs ayant été antérieurement à l'année 2021 titulaires d'une licence compétition annuelle, FIM Europe ou autre, les pilotes ayant marqué des points dans un autre championnat de la CNV. La CNV se réserve le droit de refuser tout engagement qui ne correspond pas à l'esprit de la formule. Les coureurs ayant déjà participé à un Championnat Français, FIM Europe ou autre d'une discipline de la CNV.

ARTICLE 4 - ENGAGEMENTS

Chaque demande doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2022 à **225€** (dont 10 € de droit de transpondeur).

La formule PROMO-DECOUVERTE a pour objectif de permettre aux pilotes amateurs d'assouvir leur passion dans les meilleures conditions et d'y trouver le plaisir qu'ils en attendent. C'est pourquoi tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de participer à une séance qualificative et à deux courses minimum.

Les concurrents ont la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer par internet via le site : <https://ffm.engage-sports.com/>

Les priorités sont déterminées par la date de réception à la F.F.M des demandes d'engagements valides.

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets les engagements qui continuent à arriver sont mis en liste d'attente. En cas de désistement les places devenues disponibles sont proposées aux pilotes figurant sur cette liste dans l'ordre de réception de leur demande d'engagement.

** Les engagements sont accessibles à compter du 13 janvier 2022.*

Les engagements sont clos impérativement 30 JOURS avant la date de chaque manifestation.

Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements sont majorés d'un droit supplémentaire de 50€. Le paiement ne peut alors être fait que par carte bancaire ou en espèces.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site Internet) ou espèces, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de ses frais d'engagements en totalité.

Attention, un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Pour tout forfait **plus d'un mois avant l'épreuve**, un droit administratif de 50€ est retenu. **Moins d'un mois avant l'épreuve, le droit administratif est de 100€ et ce, quelle que soit la raison.** Cette déclaration doit obligatoirement être faite par écrit, courriel ou courrier. Pour tout forfait à moins de 8 jours la totalité de l'engagement est retenue.

En cas de force majeure, la C.N.V. se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont pas remboursés, ni reportés.

ARTICLE 5 - DEROULEMENT DES EPREUVES

5.1 - Vérifications

Les opérations de contrôle administratif et technique ont lieu le vendredi de 11 heures à 13 heures et de 14 heures à 18 heures 30 Le samedi, les vérifications reprennent à 8 heures jusqu'à 12 heures.

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement au moins une heure avant le début des séries de sa catégorie. Tout pilote qui se présente hors délai **peut se voir** refuser l'accès à l'épreuve.

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

Les pilotes doivent 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 et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire est sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne sont pas respectés, le pilote concerné ne peut prendre la piste qu'après s'être remis en conformité.

Aucune réclamation n'est admise à ce sujet.

Avant chaque départ, le passage par la pré-grille est obligatoire sous peine de déclassement de la séance des essais chronométrés, de la course qualificative et des finales.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course les conditions de piste sont déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) est présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte il n'est pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

5.2 - Qualifications

Les groupes sont composés par tirage au sort.

Ces essais chronométrés d'une durée de 20 minutes déterminent la place sur la grille de départ des courses A et B. Ces essais chronométrés se déroulent selon la méthode suivante :

Chaque groupe doit être composé du même nombre de coureurs à l'unité près. A l'issue des essais qualificatifs, lorsque les pilotes sont répartis en deux séries ou plus, les grilles de départ sont établies en tenant compte du meilleur temps réalisé par les pilotes dans leur séances d'essais chronométrés à condition que l'écart entre la moyenne des cinq meilleurs temps réalisés dans la série la moins rapide soit inférieur à 1.7% pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 km et à 2% sur les circuits dont la longueur est inférieure ou égale à 2,5 Km de la moyenne des cinq premiers de la série la plus rapide.

Dans ce cas la grille de départ de la série A est composée des X premiers (en fonction de la capacité de la piste) du résultat des essais chronométrés, la grille de la série B des X pilotes suivants.

Si l'écart entre la moyenne des cinq meilleurs temps réalisés dans la série la moins rapide est supérieure à 1.7% pour les circuits dont la longueur est supérieure à 2,5 Km et à 2% sur les circuits dont la longueur est inférieure ou égale à 2,5 km de la moyenne des cinq premiers de la série la plus rapide.

La grille de départ de la course A est composée des X premiers pilotes de la première série qualificative correspondants à la moitié de la capacité de la piste. Ils sont placés sur la grille de la manière suivante : le pilote le plus rapide entre les premiers des séries 1 et 2 sera en pole position, l'autre est positionné en second, le pilote le plus rapide entre les deuxièmes des séries 1 et 2 est en 3^{ème} position, l'autre est en 4^{ème} position et ainsi de suite.

La même procédure est utilisée pour la course B.

Le changement de machine est interdit.

A l'issue des essais chronométrés et de la course 1, tous les concurrents peuvent passer au contrôle sonomètre. Les pilotes dont la machine n'est pas conforme après ce contrôle sonométrique, et après remise en conformité, restent à leur place sur la grille de départ sont pénalisés par un passage par la voie des stands durant leur course finale 1 ou 2.

5.2.1 - Pilotes qualifiés

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses finales. Le nombre de tours minimum à accomplir lors de ces essais chronométrés pour pouvoir prendre le départ de la course est 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 n'est pas appliqué de temps limite de qualification.

Si une course qualificative ne peut se dérouler normalement et donner lieu à un classement, suite à plusieurs arrêts de course de celle-ci, ou pour autre raison, les essais chronométrés sont pris en compte pour établir la grille de départ des finales.

A l'issue de chaque séance d'essais chronométrés ou de courses de demi-finale, tous les pilotes doivent impérativement passer par le contrôle technique.

Si un pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto doivent être représentés au contrôle technique avant de tout nouveau départ.

5.3 - Courses finales 1

Les courses sont de 30' environ.

Les circuits mesurant moins de 2,5 km au tour peuvent réduire ces distances à 25'. En cas de pluie, les courses sont réduites de 3 tours.

5.4 - Course finale 2

Finale 2 : la grille est similaire à la Finale 1.

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 toutes les courses et en cas d'arrêt de course est la procédure simplifiée telle que définie par l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE 6 - ARRET DE COURSE/NOUVEAU DEPART

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

Les machines peuvent être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il n'est pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se met à pleuvoir lors une course commencée sur une piste déclarée DRY elle n'est pas systématiquement arrêtée, les pneus DOT étant compatible avec une piste mouillée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit l'être, quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ n'est redonné.

ARTICLE 7 - DEPART ANTICIPE

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

ARTICLE 8 - ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes peuvent 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 Promo-Découverte (sanction décidée par la T.N.D.A.).

ARTICLE 9 - PODIUMS

Un podium est organisé à l'issue de la Finale A, une coupe est remise aux trois premiers scratch ainsi qu'au premier 600 de la Finale A.

ARTICLE 10 - PRIX

EN FINALE

Sur les épreuves comportant deux finales il est établi un classement général en cas d'ex aequo la deuxième course est prépondérante. Afin d'établir ce classement il est attribué à chaque finale les points suivants :

1er25 pts	6ème 10 pts	11ème 05 pts
2ème20 pts	7ème 09 pts	12ème 04 pts
3ème16 pts	8ème 08 pts	13ème 03 pts
4ème13 pts	9ème07 pts	14ème 02 pts
5ème11 pts	10ème06 pts	15ème 01 pts

Des dotations sont à gagner à l'occasion d'un tirage au sort **organisé lors de chaque course** pour les pilotes engagés sur minimum 4 épreuves pour la catégorie Promo Découverte :

- 1er ticket : un pneumatique avant
- 2ème ticket : un pneumatique arrière
- 3ème ticket : un pneumatique avant et un pneumatique arrière

Seuls les pilotes présents lors du tirage au sort peuvent bénéficier des dotations. En cas d'absence du pilote tiré au sort, la dotation est remise en jeu.

Le tirage au sort se tient le samedi à 19h00 à la structure Pirelli en présence d'un représentant FFM.

Les pneumatiques gagnés sont de la référence et du type correspondant à la catégorie et remis directement lors du tirage au sort.

Le bilan des inscriptions (plus ou moins de 4 épreuves) est fait le **4 mars** avant la 1ère manche et est celui pris en compte pour les dotations et tirages au sort de l'année complète.

Pour des raisons environnementales, les résultats ne sont plus diffusés en version papier. Ils sont disponibles sur le site <http://www.cdfpromosport.fr/> immédiatement après les différentes séances d'essais ou course. Une version papier est consultable au panneau d'affichage officiel.

ARTICLE 11 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE

11.1 - Vérifications techniques

Un pilote présentant une machine au contrôle technique doit veiller à ce qu'elle soit en conformité avec le règlement technique et en particulier son article 1 sinon il ne peut concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

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

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

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

Lors du contrôle les machines doivent être en tous points conformes au règlement sans exception.

En cas de non-conformité à l'arrivée de la deuxième course pour les catégories bénéficiant d'une course 1 et 2, le pilote est sanctionné pour les deux courses.

En cas de non-conformité technique constatée sur une machine plombée/marquée, l'ensemble des points inscrits par le pilote depuis le plombage/marquage de sa machine lui sont retirés.

11.2 - Parc fermé

La procédure est telle que définie à l'article 13.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Après chaque séance d'essais chronométrés, de courses qualificatives et de finales ou Consolantes, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles.

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

Le Directeur de Course peut, 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'a pas mis sa machine en parc fermé immédiatement après son franchissement de la ligne d'arrivée, est déclassé de l'épreuve considérée et peut faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui peut décider une sanction supplémentaire.

11.3 - Démontage

Conformément à l'article 13.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les pièces reconnues non conformes peuvent être marquées par les Commissaires Techniques. Tout pilote, ayant refusé le démontage est déclassé de l'épreuve. Tout pilote dont la machine est en infraction avec le règlement technique est sanctionné pour la course de référence. Il peut également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui peut entraîner une sanction allant jusqu'à l'exclusion à l'année de la formule Promosport.

ARTICLE 12 - 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, du Président du Jury ou du Responsable Technique donne lieu aux indemnités suivantes en cas de conformité

- haut moteur 4 Temps : 100 € (uniquement si démontage de la culasse).
- haut moteur plus bas moteur 4 Temps : 200 €

ARTICLE 13 - APPLICATION DU REGLEMENT

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

ARTICLE 14 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M.

Chaque pilote doit 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.

ARTICLE 15 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se voient remettre un transpondeur qu'ils doivent restituer à l'issue de la manifestation. 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. En cas de non-restitution, le chèque de caution est 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 doit être placé à l'avant de la moto sur la fourche. **Le support de transpondeur est obligatoire.**

ARTICLE 16 - 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 peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 17 - LAISSEZ-PASSER

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

Toute fraude entraîne la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

ARTICLE 18 - CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS

Afin d'assurer la sécurité de tous, l'utilisation de deux roues motorisés (scooter, mini moto, etc.) est formellement interdite dans l'enceinte du circuit à l'exception des véhicules techniques qui doivent être identifiés et porter le N° et la catégorie de la machine à laquelle ils sont affectés. Le déplacement de ces véhicules, des machines de course et des voitures doit se faire à l'allure du piéton au pas.

Le paddock n'est pas une aire de jeux, l'utilisation par des enfants de trottinettes, vélos, mini motos, etc. est strictement interdit. Tout contrevenant est passible d'une sanction prononcée par le Jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote (ou de l'équipe). Il est rappelé que le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

ARTICLE 19 - BRIEFING

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes est organisé par un Directeur de Course sur chaque épreuve.

Toute absence à celui-ci est sanctionnée d'une amende de 75 €.

REGLEMENT DES MACHINES PROMO-DECOUVERTE 2022

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Motocycle de Promo-Découverte doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce.

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 RSV peuvent participer aux épreuves Promo-Découverte.

Pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.

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

ARTICLE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne peuvent être modifiées.

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 doit assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectue 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 est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit 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 doit être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble doit être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) doivent 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. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conservent 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 doivent être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines doivent être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant ont leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

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

2.1. - Pneumatiques

Sont seuls autorisés les pneus de marque **PIRELLI** tels que définis ci-dessous, Les pneus pluie sont autorisés.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie sont autorisées en pré-grille.

La catégorie Promo Master est limitée à un seul train de pneumatiques par week end de course.

Piste DRY (sèche)

600 Promo	AV 120/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3 SC	SC2	182€
	AR 180/60 ZR17	Diablo Supercorsa V3 SC	SC2	249€
1000 Promo	AV 120/70 ZR17	Diablo Supercorsa V3 SC	SC2	182€
	AR 200/55 ZR17	Diablo Supercorsa V3 SC	SC2	260€

Piste WET (mouillée)

600 Promo	AV 120/70 R17	Diablo Rain	SCR1	182€
	AR 190/60 R17	Diablo Rain	SCR1	Non disponible sur circuit
	AR 200/60 R17	Diablo Rain	SCR1	260€

1000 Promo	AV 120/70 R17	Diablo Rain	SCR1	182€
	AR 190/60 R17	Diablo Rain	SCR1	Non disponible sur circuit
	AR 200/60 R17	Diablo Rain	SCR1	260€

Seuls les paiements en espèces ou cartes bancaires sont acceptés par la structure PIRELLI sur le circuit.

Aucune autre référence n'est admise, et ce dès la première course. Les références revendeur sont disponibles sur simple demande.

Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant. Le pilote n'est déclassé que sur la course sur laquelle il a été déclaré non conforme.

Pirelli attribue aux participants, inscrits sur moins de 4 courses sur la saison, un « Pack Rider » comprenant : **un sac à roue avant et un sac à roue arrière, une casquette et une gourde.**

Pour les pilotes inscrits sur un minimum de 4 courses sur la saison, un « **Pack Premium** » comprenant : **un tapis environnemental, une casquette et une gourde.**

Ces packs sont remis par Pirelli dès la première participation de chaque pilote.

2.2. - Système d'échappement / niveau sonore

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

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 db/A aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ARTICLE 3 - MARQUAGE

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

ARTICLE 4 - EQUIPEMENT A RETIRER

Doivent être retirés obligatoirement :

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

ARTICLE 5 - TABLEAU DES MODIFICATIONS

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

5.1. - PARTIE CYCLE : D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

Les supports de béquilles doivent être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, ont les dimensions maximums suivantes :

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

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

5.1.0. - 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 doit être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

5.1.1. Carénage : Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne peut être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contretypé transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 15 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdite. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la bécquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification est fait en maille ou tôle perforée. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

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 garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contretypé de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislán, etc. ne sont pas autorisés.

Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

5.1.2. - 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 internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

5.1.3. - Réservoir d'essence : Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

5.1.5 - Jantes : Libres sauf carbone

Entretoises des roues avant et arrière libres.

5.1.6. - Selle : La selle peut être modifiée ou changée.

5.1.7. - Commandes au pied : Libre.

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

5.1.8. - Guidon : Libre du commerce. Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

5.1.9. - Leviers : D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, rattrapage de jeux autorisé.

Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et distribuées par un professionnel.

5.1.10. - Garde-boue : Tout garde-boue du commerce est 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 doit être intégralement couvert.

5.1.11 - 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 doit être conservé d'origine.

5.1.12. - Amortisseur de direction : Recommandé.

5.1.13. - Freins : Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté 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 efficace.

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

5.1.14. - Compteur kilométrique et compte tours : Peuvent être retirés, une modification des supports est autorisée.

Un compteur compte-tours et témoin de température d'eau adaptable est autorisé, la sonde doit rester à son emplacement d'origine.

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

5.1.15. - Faisceau électrique : Le faisceau électrique d'origine doit être utilisé. Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant,
- les feux arrière et les stops,
- les clignotants,
- l'avertisseur sonore,
- tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur.

Les commodos d'origine homologuée ayant, entre autre, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent également être conservés.

Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le compteur et le compte-tours,
- les interrupteurs de sécurité de béquille.

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

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 sont soumis au Jury de l'épreuve.

5.1.17. Feu rouge arrière :

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

- La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.
- Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).
- En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.
- Puissance / luminosité équivalente à: 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W
- L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.
- Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.
- L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.

Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

5.2. - PARTIE MOTEUR

5.2.1. - Kick-démarreur : La pédale de kick peut être retirée (mais le mécanisme doit rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci.

5.2.2 - Réglage d'injection : Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisé, et doit être approuvé conformément à l'article 18 des règles générales pour les contrôles techniques.

5.2.3. - Filtre à air : Adaptable autorisé.

5.2.4. Système de refroidissement : D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré. Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.
La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

ARTICLE 6 - PLAQUES NUMEROS

Les machines doivent être équipées de plaques jaune mat avec des numéros noir mat. Les plaques doivent être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté et en bas de carénage.

Pour les carénages de couleur claire, il y a une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond jaune. Le numéro 1 n'est attribué qu'au vainqueur de l'année précédente uniquement en Promo Master.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Les numéros doivent être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fait foi.

ARTICLE 7 - 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 est 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 est tranché par la C.N.V. après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.