

TROPHEE DE LEDENON

Samedi 2 septembre et dimanche 3 septembre



Règlement particulier

L'Aspi Racing a le plaisir de vous présenter la première course motocycliste qu'elle organise. Le Trophée de Ledenon, qui aura lieu le Samedi 2 et Dimanche 3 septembre 2017 sur le circuit de Ledenon.

Ce règlement est susceptible d'évoluer.

Pourront participer au Trophée de Ledenon, les titulaires d'une licence F.F.M. NCO en cours de validité ou **les pilotes munis d'une licence « une manifestation »**. Voir sur le site de la Fédération Française de motocyclisme (FFM).

Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans (15 ans pour les cylindrées de moins de 600 cc) et titulaires du C.A.S.M. conformément aux règlements de la F.F.M.

Date épreuve : Samedi 2 et Dimanche 3 septembre 2017, essais libre le Vendredi 1er septembre,

Lieu de l'épreuve : Circuit de vitesse de Ledenon, piste 1 - 30210 Ledenon.

L'accès au paddock se fera à partir du jeudi soir 18h.

Nombres de coureurs maxi en piste : 45.

Conditions d'annulations :

2 mois avant : Remboursement de l'inscription mois 50€ de frais d'annulation.

1 mois avant : Remboursement de 50% de l'inscription

Moins d'un mois : Pas de remboursement

Les différentes catégories :

Catégorie 1000 cc :

Toutes sportives à partir de 1995.

Supérieur à 600 cc pour les 4 cylindres

Supérieur à 675 cc pour les 3 cylindres

Supérieur à 750 cc pour les bicylindres.

Exemple Yamaha R1, Suzuki 750/1000 GSXR, Honda CBR 900, 929, 954,1000/ Kawasaki ZX9R, ZX10R/ Ducati Panigale, 999, 1099. MV Agusta 800 cc.

Catégorie 600 cc :

Toutes sportives à partir de 1995.

Jusqu'à 600 cc pour les 4 cylindres

Jusqu'à 675 cc pour les 3 cylindres

Jusqu'à 850 cc pour les bicylindres.

Exemple : Yamaha R6, Honda CBR600, Suzuki GSXR600, Kawasaki ZX6R, MV Agsuta 675,

Triumph

Catégorie TWIN :

Tous Roadster à partir de 1995
Jusqu'à 700 cc bicylindres.

Exemple : Honda CB/F 500, Kawasaki ER6, Yamaha R3, MT07, KTM 390, Suzuki SV/S 650.

Catégorie Roadsters:

Tous Roadster à partir de 1995
Jusqu'à 800 cm³ pour les 4 cylindres.
Jusqu'à 900 cm³ pour les 3 cylindres.
Jusqu'à 675 cm³ pour les bicylindres.

Exemple : Yamaha MT09, Suzuki GSR600 OU 750, Kawasaki Z800, HONDA 600 Hornet

Si vous n'étiez pas sûr de l'acceptation de votre machine, merci de nous contacter.

Dans le cas d'une catégorie qui ne présente pas suffisamment de participants, l'organisation se réserve le droit de fusionner cette catégorie avec une autre. Exemple TWIN avec Roadster.

Droits d'engagement pour le week-end de course du Samedi 2 et 3 Septembre 2017 :

270 €uros dont location de transpondeur, caution 320 €.
2 qualifs.
2 courses.

Les pilotes souhaitant participer au Trophée de Ledenon devront adresser leur bulletin d'inscription à l'adresse suivante : L'Aspi Racing – 276 rue Gustave Eiffel 30 000 Nîmes. Pour être prise en compte une demande d'inscription devra impérativement comprendre un chèque de 270 € à l'ordre de L'Aspi Racing, un chèque de caution de 320 € pour la location du transpondeur et le bulletin d'inscription rempli et signé ainsi que l'abandon de recours 2017.

Licences :

Licence FFM NCO ou licence à la journée LJA (voir site ffm).

Vérification licence :

Vendredi 1er septembre à partir de 17h30 et samedi 02 septembre matin dès 7h00.

Assurance de l'épreuve : contrat en cours

Le client s'engage ainsi que pour ses accompagnateurs, ses enfants et ses animaux, à respecter la propriété privée où il est accueilli comme invité : il est strictement interdit de jeter des débris hors des poubelles, d'uriner hors des WC et d'effectuer toute détérioration ou salissure quelle qu'elle soit. Il est aussi interdit, en repartant, de laisser sur place les déchets polluants suivants : huiles, pneus, batterie. Il est interdit à toute personne de traverser ou d'emprunter à pied les abords de la

piste et de franchir les limites protégées par un grillage. Les chiens doivent être attachés et les enfants surveillés. Tout manquement sera sanctionné par des amendes, des interdictions de piste ou des exclusions du site.

Le client s'engage à observer scrupuleusement les règles d'utilisation et consignes de sécurité en vigueur et à respecter immédiatement les demandes du responsable de piste ainsi que les indications des drapeaux et des feux de signalisation (JAUNE = ralentir, ROUGE = sortir à la fin du tour) des commissaires de piste préposés, chargés de mission, mis en place par l'organisateur de la rencontre.

Aucun véhicule ne doit s'engager sur la piste sans en avoir reçu l'autorisation. Le port du casque et des ceintures de sécurité, pour le passager et le pilote sont obligatoires sur le circuit, sauf convention expresse contraire. Il est strictement interdit aux conducteurs sur la piste de faire demi-tour, d'emprunter la piste en sens inverse, de faire marche arrière, de mettre volontairement des roues hors-piste, de faire des burn out, de faire des drifts. Au cas où le Drift est autorisé, le Drift non contrôlé est interdit (la 1ÈRE fois que le conducteur fera un tête à queue ou mettra une roue hors de piste, il sera exclu 1 heure, la 2ème définitivement). Sauf autorisation expresse, LE CIRCUIT DE LEDENON interdit les activités commerciales suivantes : commerce de boissons, de traiteurs, de vêtements, de carburant, de photos, de vidéo, de baptêmes de piste (en passager ou au volant), de cours de pilotage.

La limite du niveau sonore maximal de chaque véhicule est fixée, en semaine, en fonction du nombre de véhicules présents sur le parking : 102 dB Les samedis, les dimanches, les jours fériés. La semaine le niveau sonore est de 99 dB maximum. Le niveau sonore de chaque véhicule est contrôlé avant de pénétrer sur la piste de façon statique à 50 cm de l'échappement, selon un angle de 45° et à un régime moteur égal à 60% du régime maximum. Aucune tolérance ne sera admise pour les véhicules modernes, sauf pour les véhicules immatriculés, conformes au Code de la Route et équipés du silencieux d'origine et conforme (non modifié).

Toute personne ne respectant pas le présent règlement intérieur ou ayant un comportement dangereux sera immédiatement exclue du circuit sans aucun remboursement possible.

Règlement technique :

Pour toutes les classes, se référer aux règles générales FFM page (<http://www.ffmoto.org-compétition/vitesse>) pour les contrôles techniques relevant des épreuves de vitesse.

En résumé

- Pneumatique LIBRE.
- Combinaison cuir une pièce doublure coton ou soie ou sous combinaison + dorsale obligatoire (Réf. 1621-2)
- Freinage de vis des étriers et bouchon de vidange obligatoire
- Protège chaîne type dent de requin obligatoire
- Liquide de refroidissement : eau.
- Pas de phare, rétro, plaque d'immatriculation.

Respect d'autrui:

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale pour ce trophée de Ledenon. Pour cela, nous vous demandons : - De ne pas respecter les riverains ou les personnes dans le paddock - De ne pas faire rouler de machine, quelque soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre - De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks et sur la piste - De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks - De tenir les animaux domestique en laisse - Et de stopper tout bruit de moteur après 22h. Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion de la compétition pourront être prises.

Une amende de 250 € sera exigée pour tout abandon de pneus sur le paddock.

Le client s'engage ainsi que pour ses accompagnateurs, ses enfants et ses animaux, à respecter la propriété privée où il est accueilli comme invité : il est strictement interdit de jeter des débris hors des poubelles, d'uriner hors des WC et d'effectuer toute détérioration ou salissure quelle qu'elle soit. Il est aussi interdit, en repartant, de laisser sur place les déchets polluants suivants : huiles, pneus, batterie. Il est interdit à toute personne de traverser ou d'emprunter à pied les abords de la piste et de franchir les limites protégées par un grillage. Les chiens doivent être attachés et les enfants surveillés. Tout manquement sera sanctionné par des amendes, des interdictions de piste ou des exclusions du site.

Le client s'engage à observer scrupuleusement les règles d'utilisation et consignes de sécurité en vigueur et à respecter immédiatement les demandes du responsable de piste ainsi que les indications des drapeaux et des feux de signalisation (JAUNE = ralentir, ROUGE = sortir à la fin du tour) des commissaires de piste préposés, chargés de mission, mis en place par l'organisateur de la rencontre. Aucun véhicule ne doit s'engager sur la piste sans en avoir reçu l'autorisation. Le port du casque et des ceintures de sécurité, pour le passager et le pilote sont obligatoires sur le circuit, sauf convention expresse contraire. Il est strictement interdit aux conducteurs sur la piste de faire demi-tour, d'emprunter la piste en sens inverse, de faire marche arrière, de mettre volontairement des roues hors-piste, de faire des burn out, de faire des drifts. Au cas où le Drift est autorisé, le Drift non contrôlé est interdit (la 1^{ÈRE} fois que le conducteur fera un tête à queue ou mettra une roue hors de piste, il sera exclu 1 heure, la 2^{ème} définitivement). Sauf autorisation expresse, LE CIRCUIT DE LEDENON interdit les activités commerciales suivantes : commerce de boissons, de traiteurs, de vêtements, de carburant, de photos, de vidéo, de baptêmes de piste (en passager ou au volant), de cours de pilotage.

Niveau sonore

La limite du niveau sonore maximal de chaque véhicule est fixée, en semaine, en fonction du nombre de véhicules présents sur le parking : 102 dB Les samedis, les dimanches, les jours fériés. La semaine le niveau sonore est de 99 dB maximum. Le niveau sonore de chaque véhicule est contrôlé avant de pénétrer sur la piste de façon statique à 50 cm de l'échappement, selon un angle de 45° et à un régime moteur égal à 60% du régime maximum. Aucune tolérance ne sera admise pour les véhicules modernes, sauf pour les véhicules immatriculés, conformes au Code de la Route et équipés du silencieux d'origine et conforme (non modifié).

Toute personne ne respectant pas le présent règlement intérieur ou ayant un comportement dangereux sera immédiatement exclue du circuit sans aucun remboursement possible.

Course :

Pas de temps minimum de qualification.
Pré grille – 20 minutes avant le début de la course.

1000 cm³ : Qualification : 2*20 minutes
2 courses (env 14 tours)

600 cm³ : Qualification : 2*20 minutes
2 courses (env 14 tours)

Roadsters : Qualification : 2*20 minutes
2 courses (env 12 tours)

Twin : Qualification : 2*20 minutes

2 courses (env 12 tours)

BRIEFING :

Un briefing sera organisé avant chaque épreuve, le vendredi après-midi. Au cours de ce briefing, des informations importantes vous seront données sur le déroulement de la course. Aussi la présence de chaque pilote est obligatoire pour toute la durée du briefing sous peine de pénalités en cas d'absence.

RESULTAT :

Suivant les courses, il sera établi un classement scratch, senior, féminin, jeune.

REGLES GENERALES FFM POUR LES CONTROLES TECHNIQUES

DES EPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE ET DES COURSES DE COTE

Préambule Les réclamations sur l'absence de contrôles officiels de bruit et du poids effectués avant la course ne pourront constituer la base d'un appel. Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur et de l'équipe (ou des participants).

Article 1 – Généralités Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine. La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieures. Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique. Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote. Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées. Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé. Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté. Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique ou composite tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane. Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters. Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

Article 2 – Coupe contact et coupe circuit Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel de couleur rouge. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

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.

Article 3 – Papillon des gaz La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche

Article 4 – Récupérateurs - Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs. - La capacité d'un récupérateur devra être : - de 250cc pour les reniflards de la boîte de vitesse. - De 250cc pour les moteurs 4T démunis d'un système de recyclage permanent, - Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air. - Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié. - Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cc) en matériau approprié.

Article 5 – Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire. Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

Article 6 – Système d'échappement Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur. L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologuées et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine. Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

Article 7 – Guidons Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum. L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée. La réparation des guidons est interdite. Quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés. La réparation des guidons est interdite.

Article 8 – Leviers Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère (Ø de cette sphère: 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie: 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

Article 8.1 – Protection des leviers 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 être distribuées par un professionnel.

Article 9 – Repose-pieds La longueur minimum des repose-pied doit être de 65 mm Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied. Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

Article 10 – Freins pour circuit et courses de côte La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur, une exception peut être autorisée pour les machines équipées d'origine d'un système de freinage ABS si celui-ci ne peut être techniquement modifié. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues agissant sur les deux roues. Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.

Article 11 – Bouchons de vidange et circuits d'huile Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité. Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doit être freiné par un fil métallique de sécurité. Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

Article 12 – Circuit de refroidissement Le seul liquide de refroidissement autorisé, est l'eau pure ou l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Tout autre additif est interdit.

Article 13 – Carénage (pour motocycles 4 T) 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. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse. Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air

Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

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

Article 14 – Réservoir de carburant Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), (pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée). Pour l'Endurance, des vannes de remplissage rapide, type Acerbis sont recommandées. Le réservoir doit être étanche, Les réservoirs additionnels sont interdits. Il est recommandé pour 2017 de remplir les réservoirs d'une mousse de type Explosafe. Elle sera obligatoire pour 2018.

Article 15 – Equipements Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M. Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques. Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales, ...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les Commissaires Techniques.

A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.

Article 16 – Plaques numéros

Les machines devront être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 140 mm appliqués sur l'avant sont :
Largeur minimale : 80 mm Largeur min. des traits : 25 mm Les dimensions de tous les chiffres
Hauteur minimale : 120 mm appliqués sur le côté sont : Largeur minimale : 60 mm Largeur
min. des traits : 25 mm Pour les side-cars, les numéros doivent être visibles quelle que soit la
position du passager. Le numéro à l'avant doit être situé au milieu de la carène, en hauteur et en
largeur.

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

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

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

Article 17 – Parc fermé et contrôle de conformité A l'issue de la course, à la demande du Directeur de Course et conformément à la réglementation, certaines machines pourront être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité pourront avoir lieu. La mise en parc fermé doit être effective immédiatement après l'arrivée de la course, et le début des opérations de démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après l'arrivée. Passé ce délai, le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence. Trois personnes maximum peuvent participer au contrôle (si le pilote participe, celui-ci fait parti des trois intervenants).

Article 18 – Approbation des systèmes électroniques additionnels Dans le cas où le règlement spécifique de l'épreuve ou du cycle d'épreuves le permet, l'adjonction de dispositifs électroniques additionnels pour régler le mélange de carburant peut être installé. Ce dispositif doit uniquement être intercalé entre la commande d'injecteurs et les injecteurs, il ne peut avoir d'autres fonctions que l'optimisation de la carburation. Tout type de dispositif dont le constructeur ou l'importateur n'aura pas déposé auprès de la CNV tous les éléments demandés par celle-ci lui permettant d'apprécier la conformité du dispositif sera interdit.

Article 19 – Contrôle du bruit La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines. Le niveau sonore sera de 102 db

maximum, à un régime correspondant au tableau ci-dessous conforme aux spécifications de la FIM :

1 cylindre 2 cylindres 3 cylindres 4 cylindres 125 cc 2 Temps 7.000 RPM 250 cc 4 Temps 5.500 RPM Moto 3 5.500 RPM Pré Moto 3 5.500 RPM 400 cc A calculer selon la formule rappelée ci-dessous * 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

Remarque : ces régimes fixes ont pour objet de simplifier les procédures de contrôle sachant que la préconisation FIM est de réaliser les contrôles à des vitesses linéaires du piston de 11 m/s pour les 4 Temps et 13m/s pour les 2 Temps.

* Valeur indicative selon modèle : $N = 30\,000 \times V$

C N =

Régime Moteur Tr/mn / V = Vitesse linéaire du piston de référence / C = Course du piston

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

Article 20 – Carburant

Sauf spécification contraire, toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette appellation.

Ce carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications suivantes :

Propriété Unités Min Max RON 95.0 102.0 MON 85.0 90.0 Oxygène %m/m 4 Azote % m/m 0.2 Benzene % v/v 1.0 RVP kPA 90 Plomb G/l 0.005 Densité à 15°C Kg/m³ 720.0 775.0 Stabilité de l'oxydation minutes 360 Gomme existante Mg/100 ml 50 Soufre Mg/kg 50 Corrosion du cuivre Taux C1 Distillation E à 70°C % v/v 22.0 50.0 E à 100°C % v/v 46.0 71.0 E à 150°C %v/v 75.0 Fin d'ébullition °C 210 Résidu % v/v 2.0 apparence Claire et brillante Inspection visuelle

Propriété unités min Max Oléfines % v/v 18.0 Aromatiques % v/v 35.0 Total di-olefines % m/m 1.0

Air : En tant qu'oxydant seul de l'air ambiant peut être mélangé au carburant.

Article 21 – Extincteur

Chaque pilote devra posséder un extincteur. Celui-ci devra être d'une capacité minimum de 6 kg pour les appareils à poudre de type A.B.C. ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs de type CO² (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. (PAS D'EXTINCTEUR A EAU)

ART 22 - PESEE DES MACHINES

A n'importe quel moment pendant la manifestation, le poids total de la machine (y compris le réservoir et son contenu) ne doit pas être inférieur au poids minimum, règlementairement défini pour la catégorie, avec une tolérance d'un kilo. Pendant l'inspection finale à la fin de chaque course, les machines sélectionnées seront pesées dans les conditions dans lesquelles elles auront terminées la course. La limite de poids est celle du motorcycle dans les conditions dans lesquelles il a terminé la course, rien ne peut être ajouté au motorcycle. Ceci inclus l'eau, l'huile, l'essence ou pneu.

ART. 23 – FEU ARRIERE ROUGE

La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie.

