

ENDURANCE TROPHÉE DE LEDENON

Samedi 1 et dimanche 2 Septembre 2018



Règlement particulier Course Endurance "Les 199' minutes"

L'Aspi Racing a le plaisir de vous présenter son endurance les 199' minutes qui aura lieu lors de la deuxième édition de son Trophée d'été sur le circuit de Ledenon.

Cette course se déroulera le 1 et 2 Septembre 2018.

Des essais en option auront lieu le Vendredi 31 août 2018. (peut être aussi le Jeudi 30 Août 2018, à confirmer)

Ce règlement est susceptible d'évoluer.

Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans.

Licence FFM NCO ou licence à la journée LJA2 et Pass circuit ou NCO pour les essais en option (voir le site de la Fédération Française de Motocyclisme).

Date épreuve : Samedi 1er et Dimanche 2 septembre 2018, essais libre le Vendredi 31 août 2018.

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. (ou mercredi soir si essais le jeudi.)

Nombres de motos maximum en piste : 42 en course, 50 aux essais.

Conditions d'annulations :

2 mois avant : Remboursement de l'inscription moins 99 € de frais d'annulation.

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

Moins d'un mois avant la manifestation : Pas de remboursement.

ORGANISATEURS :

Association Nîmes Moto Sport, L'Aspi Racing

Club FFM : 2351

254 rue Gustave Eiffel

30 000 Nîmes

contact@laspi-racing.com

JURIDICTIONS :

La manifestation se déroulera conformément au code sportif de la Fédération Française de Motocyclisme.

Droits d'engagement pour l'endurance "Les 199" du Samedi 2 et 3 Septembre 2018 :

599 Euros, 699 € à moins d'un mois de l'évènement.

2 qualifications de 45 minutes par équipage, avec une seule moto par équipage en piste à la fois.

1 courses de 199 minutes soit 3h19.

320€ de caution pour la location des transpondeurs.

Support transpondeur : 10 €/support/machine.

Les équipages souhaitant participer à l'endurance "les 199' minutes" devront adresser leur bulletin d'inscription à l'adresse suivante : L'Aspi Racing – 254 rue Gustave Eiffel 30 000 Nîmes. Pour être prise en compte, une demande d'inscription devra impérativement être accompagnée d'un chèque de 599 € à l'ordre de L'Aspi Racing, un chèque de caution de 320 € pour la location du transpondeur et le bulletin d'inscription complètement rempli et signé ainsi que l'abandon de recours 2018. Marquez "en cours" pour les numéros de licence si vous ne l'avez pas encore.

ASSURANCES

La manifestation est en cours d'obtention du visa de la FFM et sera assurée en responsabilité civile conformément à l'article R331-30 et A 331-32 du code de sport.

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/H2, Ducati Panigale, 999, 1099. MV Augusta 800 cc....

Catégorie 600 cc :

Toutes sportives à partir de 1995.

Jusqu'à 636 cc pour les 4 cylindres

Jusqu'à 675 cc pour les 3 cylindres

Jusqu'à 899 cc pour les bicylindres.

Tous Roadster à partir de 1995

Jusqu'à 800 cm3 pour les 4 cylindres.

Jusqu'à 900 cm3 pour les 3 cylindres.

Jusqu'à 899 cm3 pour les bicylindres.

Exemple : Yamaha R6, Honda CBR600, Suzuki GSXR600, Kawasaki ZX6R, 636, MV Agsuta 675, Triumph Daytona, Street 675/765, Yamaha MT09, Suzuki GSR600/750, Kawasaki Z800, HONDA 600 Hornet ...

En cas de doute sur l'acceptation de votre machine, merci de nous contacter.

Fera partie de cette épreuve, le Championnat de France VMA avec les catégories suivantes :

Vintage, Classic, Evolution, Open Evolution Super Sport et Open Evolution Super Bike.

Licences

Pourront participer au Trophée de Ledenon, tous les pilotes titulaires d'une licence F.F.M. NCO en cours de validité et **les pilotes munis d'une licence "une manifestation, LJA "**. Ces licences sont à prendre au préalable directement sur le site de la Fédération Française de motocyclisme (FFM). **Concernant la licence LJA2 (une manifestation sur plusieurs jours), celle ci est valable uniquement pour le week-end de course.** Pour les essais en option du vendredi (et peut être jeudi), il faut vous munir d'un Pass circuit disponible également sur le site de la FFM. **Le tarif de la Licence LJA2 est majoré de 10€ si vous la prenez directement sur place, nous vous conseillons vivement de la prendre avant la manifestation.**

Administratif

Vendredi 31 août 2018 à partir de 17h30 et samedi 1er septembre 2018 matin dès 7h30.

Assurance de l'épreuve : contrat en cours de validation.

Règlement intérieur du circuit de ledenon

Chaque équipage est responsable de ses accompagnateurs, ses enfants et de ses animaux, chaque équipage s'engage à faire respecter le site privée qui les 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, 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 ou une barrière. Les chiens doivent être attachés et les enfants surveillés. Les enfants de moins de 16 ans et les animaux sont strictement interdit sur la voie des stands ou aux abords du circuit. Tout manquement sera sanctionné par des amendes, des interdictions de piste ou des exclusions du site.

Chaque équipage s'engage à observer scrupuleusement les règles d'utilisation et les 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, 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 est obligatoire sur l'ensemble du site, parking, pit lane, piste 1 et 2. Il est strictement interdit aux pilotes sur la piste de faire demi-tour, d'emprunter la piste en sens inverse, de faire marche arrière, de mettre volontairement ses roues hors-piste, de faire des burn ou wheeling. 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, de cours de pilotage.

La limite sonore maximale autorisée de chaque véhicule est fixée à 99 db pour les essais du Vendredi et de 102 dB pour le week-end de compétition. 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 de 5500 trs/min pour les 1000 cc et 7000 trs/min pour les 600 cc. Aucune tolérance ne sera admise.

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 uniquement.
- Pas de phare, rétro, plaque d'immatriculation.

Respect d'autrui

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale pour cette course. Pour cela, nous vous demandons :

- De 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 ou sur la piste 2.
- De tenir les animaux domestique en laisse
- De stopper tout bruit de moteur après 22h. Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion de la compétition pourront être prises.

Un montant de 250 € sera exigé pour tout abandon de pneus sur le paddock.

TRANSPONDEURS

Chaque équipage se verra remettre un transpondeur de chronométrage, il devra être fixé constamment sur la machine en piste durant les qualifications et la course. (attention de penser à le changer lors d'un changement de machine)

La perte, la destruction ou le vol du transpondeur sera à la charge de l'équipage.

En cas de non restitution, le chèque de 320€ sera encaissé.

Chaque machine devra être équipée obligatoirement d'un support de transpondeur.

Vous pourrez en acheter sur place pour 10 €/support.

CARBURANT

L'essence utilisée devra être celle des commerces routiers de type sans plomb uniquement.

UTILISATION DES STANDS/BOX

Les stands ou Box coté piste seront réservés à l'endurance à partir du dimanche 13h00 et leurs occupants devront faciliter l'accès et libérer la place nécessaire pour les équipages de la course "Les 199' minutes. 1 ou 2 équipages devront se partager un Box.

ARRET AUX STANDS

Il est strictement interdit de fumer à l'intérieur et aux abords des Box.

Les opérations de mécaniques simple* et changement de pilote doivent se faire exclusivement devant le stand.

Dans la zone des stands, les mécaniciens pourront aider à pousser la machine de course si besoin. Si lors d'un arrêt le pilote dépasse son stand jusqu'à la fin de la piste d'accélération, il pourra alors, moteur coupé, revenir à contre sens.

Lorsqu'un pilote utilise la voie de décélération pour entrer ou quitter son stand, il ne devra pas rouler à plus de 60 km/h .

Les excès de vitesse seront pénalisés par un stop and go de 30 secondes sans arrêt possible devant son stand.

*Sont autorisées devant les stands :

- Changements de roues*.
- Complément d'huile ou d'eau*.
- Graissage et tension de la chaîne*.
- Changement des plaquettes de frein et étriers*.
- Nettoyage de la bulle.
- Ravitaillement essence (**DERNIERE OPERATION**).

*Ces opérations sont autorisées uniquement AVANT le ravitaillement.

Seulement quatre personnes pourront travailler sur la moto devant les stands.

Toutes autres opérations autres que celles citées ci dessus, pourront être effectuées uniquement dans les stands avec le moteur coupé.

S'il est nécessaire de mettre en marche le moteur, celui devra être coupé pour la sortie des stands.

Pour repartir, seuls deux mécaniciens sont autorisés à pousser la machine jusqu'au dernier stand.

Dans un soucis d'équité et afin de ne pénaliser aucun équipage, 5 ravitaillements au stand de 1 minute d'arrêt seront obligatoires, moto béquillée.

RAVITAILLEMENT A LA FRANCAISE (1 moto)

Le ravitaillement sera fait uniquement par derrick devant la voie des stands.

Sont interdit l'usage de récipients à fermeture non automatique et entonnoirs devant la voie des stands.

- 1. La moto rentre au Box par la pitlane à allure réduite (60 km/h maxi) et tourne vers son Box au dernier moment.**
- 2. Elle s'immobilise devant son stand pour être béquillée. (enclenchement du chrono).**
- 3. Les opérations nécessaires* sont effectuées devant le box ou à l'intérieur si plus importante et non autorisée.**
- 4. Le Ravitaillement en essence est effectuée devant le Box après toutes les autres interventions à l'exception du nettoyage de la bulle.**
- 5. Après 60 secondes, la moto est autorisée à repartir avec un nouveau pilote.**

RELAIS A L'AMERICAINE (2 ou 3 motos)

La moto qui s'apprête à partir pourra être disposé devant le stand 5 minutes avant sa prise de relais. Le ravitaillement en essence de celle ci pourra se faire uniquement par derrick devant la voie des stands si il est muni d'un derrick à clapet automatique ou il faudra avoir anticipé cette opération avant de sortir la moto des stands et avoir fait le plein côté parking à l'extérieur des stands.

- 1. La moto prête à partir est béquillée, plus d'interventions devant les stands après le ravitaillement à l'exception du nettoyage de la bulle.**
- 2. La moto qui était en piste rentre par la pitlane à allure réduite (60 km/h maxi) et**

- tourne vers son Box au dernier moment.
3. Elle s'arrête devant le stand et est béquillée. (enclenchement du chrono)
 4. Le transpondeur est mis sur la machine qui s'apprête à partir.
 5. Après 60 secondes après le béquillage de la première machine, la machine qui prend le relais pourra partir avec un nouveau pilote.

Un contrôle du temps sera effectuée entre l'entrée des stands et la sortie des stands afin que l'arrêt d'une minute pour 5 ravitaillements soient respectés. Au delà de 5 ravitaillements, ceci pourront être plus court.

ABANDON

Un équipage ne souhaitant pas poursuivre la course, devra signalé obligatoirement son abandon par un membre de son équipage.

DROIT A L'IMAGE

Toute publicité dans l'enceinte du circuit devra faire l'objet d'un accord préalable.
L'Aspi Racing se réserve le droit d'utiliser les photos du Trophée d'été de Ledenon.

APPLICATION DU REGLEMENT

En s'engageant, les équipes déclarent connaître le règlement particulier et s'engagent à le respecter.

RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

Les équipages et pilotes, par leur fait de leur participation, renoncent à tout droit de recours contre l'organisateur, ses représentants, soit par son arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le code Sportif de la FFM.

Course

2 Qualifications de 45 minutes par équipage.

Pas de temps minimum de qualification.

Pré grille – 20 minutes avant le début de la course.

Horaire prévisionnel susceptible d'évoluer.	
14h20	Ouverture de la piste, feu vert
14h25	Fermeture de la piste, feu rouge
14h33 14h34	Panneau 2 minutes Panneau 1 minute
14h35	Départ pour 1 tours de Chauffé
14h38 14h39	Panneau 2 minutes Panneau 1 minutes
14h40	Départ style le Mans en épi les 199' minutes.
17h59	Arrivée des 199' minutes.
18h10	Podium des 199' minutes.

BRIEFING

Un briefing sera organisé le vendredi après midi avant l'épreuve. 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 la course, il sera établi un podium Scratch, senior et féminin.

REGLES GENERALES 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 de l'équipage.

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 des pilotes. Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

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 motocyclettes.

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 motorcycle 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 (\emptyset 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.

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.

Article 15 – Équipements. 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 :

FUTURA HEAVY

FUTURA HEAVY ITALICY

UNIVERS BOLD

UNIVERS BOLD ITALIC

FRANKLIN GOTHIC

FRANKLIN GOTHIC ITALIC

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 tout 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 :

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. 23 – FEU ARRIERE ROUGE

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