



Règlement 2025 Promotion Cup 1000

(version 2 du 03/03/2025)

ARTICLE 1 : OBJET

Le présent règlement a pour objet de définir les modalités selon lesquelles le MC Motors Events organise, sous l'égide et avec l'accord de la F.F.M, dans le cadre de la promotion du sport motocycliste, une coupe intitulée :

PROMOTION CUP 1000 (PC1000)

Cette coupe se déroulera dans le cadre des championnats nationaux et des épreuves internationales, ou épreuves commanditées par nos soins en conformité avec les règlements de ces compétitions, et sous la responsabilité de leurs organisateurs.

Un classement final sera établi à l'issue de la saison.

ARTICLE 2 : CONDITIONS DE PARTICIPATION

2.1. PILOTES

Pourront participer à la Promotion Cup 1000 les titulaires d'une licence F.F.M. NCO et LUE en cours de validité, les pilotes munis d'une licence compétition à la journée pourront également y participer (dans les conditions définies ci-dessous).

Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans et titulaires du C.A.S.M. conformément aux règlements de la F.F.M.

Ne seront pas admis à participer à cette coupe (sauf dérogation exceptionnelle de l'organisation) :

- Tout pilote ayant été classé dans une course internationale, toutes disciplines confondues hormis les pilotes classés en endurance après la 3^{ème} place.
- Tout pilote ayant marqué au moins 20 points en championnat national de Superbike (Supersport, Superbike), Promosport, (600 1000 et master) des saisons 2022, 2023 et 2024.
- Le premier des coupes de marque et multimarques 2022, 2023 et 2024, tous constructeurs confondus, sauf Trophée de France Twin Cup, Coupe de France Roadster Cup, Promotion Cup 600, Promotion Cup 1000, First Race Cup et Ipone Continental Cup.

Au moment de son engagement, le pilote fait une déclaration sur l'honneur de son palmarès. Toute fausse déclaration entraînera immédiatement l'exclusion de la coupe.

Il est par ailleurs entendu que les organisateurs de la Promotion Cup 1000 se réservent le droit d'examiner et de refuser toute candidature présentant un caractère particulier afin d'en préserver l'esprit.

Néanmoins, les organisateurs se réservent le droit de permettre à un ou plusieurs pilotes ("gentleman rider") de participer à certaines courses et hors classement, moyennant des frais de bureau de 50 € et dans la limite de 2 meetings à l'année par pilote. La priorité à l'inscription sera néanmoins donnée aux pilotes inscrits au championnat complet, et ceux même si leur inscription pour la course est arrivée après.

Lors de son engagement, chaque pilote devra s'engager à respecter les règlements de la F.F.M. en général, et de la Promotion Cup 1000 en particulier.

2.2. MACHINES

- La Promotion Cup 1000 est ouverte à tous les modèles achetés en France, ou tout autre pays de l'Union Européenne, sans restriction d'année, tels que : (liste non exhaustive)
- Yamaha R1, Suzuki GSXR 1000, Honda 1000 CBR, Kawasaki ZX10R, Ducati Panigale V4, Aprilia RSV4, BMW S1000RR ...
- Et en règle générale à tous les machines de série 4 temps 2, 3 et 4 cylindres de 637cc à 1200cc

MC Motors Events - 3 rue des écoles 91310 Linas - werc.fr - 06 74 53 82 54 - mc-motors-events@orange.fr



2.3. INSCRIPTIONS

Les pilotes souhaitant participer à la Promotion Cup 1000 devront adresser leur bulletin d'inscription à l'adresse suivante :

MC MOTORS EVENTS

Promotion Cup 1000

3 rue des écoles 91310 Linas

Pour être prise en compte une demande d'inscription devra impérativement comprendre un chèque de 200 € à l'ordre du MC Motors Events pour les "frais de dossier", et le bulletin d'inscription rempli et signé. Les bulletins d'inscription aux différentes épreuves de la saison devront être renvoyés dès le début de saison. L'engagement à chaque épreuve est de 360€, voir annexe 1 article 1.

2.4. ANNULATION AU CHAMPIONNAT

L'annulation à la saison devra se faire obligatoirement par lettre recommandée. Le remboursement des frais de dossier se fera sous forme d'un avoir sur les frais de dossier de la saison suivante. La date butoir est fixée au 01/02/2025. Passée cette date, la somme sera perdue.

ARTICLE 3 : ORGANISATION DES COMPÉTITIONS

Voir Annexe 1.

ARTICLE 4 : RÈGLEMENT TECHNIQUE DES COMPÉTITIONS

Voir annexe 2.

ARTICLE 5: CLASSEMENTS, PRIX ET CHALLENGES

5.1. CLASSEMENT GÉNÉRAL

Un classement général sera établi à l'issu de chaque épreuve, le barème des points par course sera le suivant :

Place	Course de vitesse / 40 min	Course longue 1 heure
1	25	30
2	20	24
3	16	21
4	13	19
5	11	17
6	10	15
7	9	13
8	8	11
9	7	9
10	6	7
11	5	5
12	4	4
13	3	3
14	2	2
15	1	1

Pôle position : 1 pt (1 point par week-end)

Meilleur tour en course : 1 pt par course

Les ex-æquo seront départagés en considération du nombre de première place, puis de seconde place etc. En cas de parfaite égalité, les pilotes seront classés à la même position.

5.2. PRIMES DE FIN DE SAISON.

Le partenaire Dunlop offrira des primes en fin de saison aux pilotes inscrits au championnat ayant participé à l'ensemble des épreuves en vitesse et en course longue selon de barème suivant (hors pole et meilleur tour en course). L'attribution des points par course se fera selon l'attribution des points au championnat, les pilotes classés de la 16e à la 20e place seront crédités d'un point.

Pour prétendre aux primes se rapportant aux épreuves de vitesse, le pilote devra avoir pris le départ des 5 courses de vitesse, pour prétendre aux primes des épreuves des courses longues, le pilote devra avoir pris le départ des 5 courses longues. Par exemple si un pilote manque le départ d'une course de vitesse, il perdra l'ensemble des primes de la saison en course de vitesse, mais s'il a pris le départ de toutes les courses longues, il aura tout de même les primes des courses longues. Seuls les 20 pilotes ayant marqué le plus de points des 4 catégories confondues des WERC (Promotion Cup 600, Promotion Cup 1000, Coupe de France Roadster Cup, Trophée de France Twin Cup) percevront les primes en fin d'année.

Epreuve	Point	Prime
Pau-Arnos	1	3 €
Navarra	1	3 €
Carole	1	4 €
Anneau du Rhin	1	4 €
Ales	1	5 €

5.3. LOTS SUR CHAQUE ÉPREUVE

Des pneus sont à gagner selon la place aux qualifications à chaque épreuve. Des lots supplémentaires (lubrifiant,...) pourront être attribués à chaque course. Ils seront confirmés à chaque épreuve.

5.4. CLASSEMENT MACHINE DE PRESSE OU GENTLEMAN RIDER

Les pilotes "gentleman rider" pourront participer à une épreuve et figureront sur le classement général de l'épreuve, mais ne marqueront pas les points et ne percevront ni les lots ni les primes. Leur inscription à l'épreuve (360€) sera majorée de frais de dossier de 50€ par épreuve.

La priorité à l'inscription sera donnée aux pilotes inscrits au championnat (jusque 1 mois avant l'épreuve), et ce, même si leur inscription pour la course est arrivée après.

ARTICLE 6 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES COMPÉTITIONS

- 2, 3 & 4 mai 2025 - Week-End Racing Cup GP Racer - Pau-Arnos (64) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
- 13, 14 & 15 juin 2025 - Week-End Racing Cup GP Racer - Navarra (Esp) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
- 11, 12 & 13 juillet 2025 - Week-End Racing Cup GP Racer - Carole (93) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
- 5, 6 & 7 septembre 2025 - Week-End Racing Cup GP Racer - Anneau du Rhin (68) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
- 3, 4 & 5 octobre 2025 - Week-End Racing Cup GP Racer - Ales (30) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure

ARTICLE 7 : PUBLICITÉ ET TENUE DES PILOTES

7.1. TENUE DES PILOTES

Chaque pilote devra posséder une tenue de coureur conforme à la réglementation F.F.M.

Les normes de casques suivantes sont autorisées :

*Europe : ECE 22-05 P/ ECE 22-06 P

*Japon : JIS T 8133 : 2015

*USA : SNELL M 2015 / SNELL M 2020

*FIM : FRHPhe - 01

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 (caméra interne ou externe, intercom...) n'est autorisée sur les casques. Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques. **Il est recommandé, en cas de changement de casque, de passer à la norme ECE 22-06, la ECE 22-05 ayant vocation à disparaître fin 2025.**

La norme des dorsales est EN 1621-2, elle doit être portée dans la combinaison. Pour les dorsales intégrées au gilet airbag, la norme de la dorsale doit être lisible sans quoi elle sera refusée.

Le port de la protection pectorale est obligatoire, elle doit être de la norme EN 1621-3.

Le port d'un airbag (norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques ou airbag figurant sur la liste des équipements certifiés conformes par les fabricants – liste sur le site de la FFM) est OBLIGATOIRE. Chaque pilote doit débiter chaque session avec un airbag fonctionnel. Une fois l'airbag déclenché, il est de la responsabilité du pilote de continuer la session ou la course.

Pour les pilotes ne portant d'airbag homologué, le port d'une dorsale EN 1621-2 est obligatoire.

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. Lors de la mise en pré-grille, si le pilote ne porte pas une tenue homologuée, il se verra refuser l'accès à la piste.

Les équipements seront de marque libre. La combinaison devra porter les publicités des partenaires de la coupe aux endroits indiqués (fournis par l'organisateur au plus tard lors de la 1^{ère} épreuve).

En cas d'absence de ces publicités, un premier avertissement sera fait au pilote par lettre recommandée ou remise en main propre. A partir de la seconde infraction, le pilote sera sanctionné par un retrait de 3 points jusqu'à remise en conformité de son équipement (les points perdus le sont définitivement, pas de rétroactivité). A la 3^{ème} infraction (qui peut intervenir durant le même week-end que la 2nd infraction), le pilote sera exclu du championnat. Cette règle ne s'applique pas si l'organisateur n'est pas en mesure de fournir ces publicités.

7.2. PUBLICITÉ SUR LA MACHINE

Chaque concurrent devra OBLIGATOIREMENT apposer sur sa machine les publicités conformément au plan d'identification spécifique (le plan et les stickers seront donnés aux pilotes par l'organisation lors de la 1^{ère} épreuve).

Les concurrents auront le restant de la machine pour apposer d'autres annonceurs, à condition que ceux-ci ne soient pas concurrentiels aux firmes patronnant la coupe et des partenaires de la Promotion Cup 1000, ou contraire à la réglementation française sur les alcools, les tabacs, les bonnes mœurs ou les sectes.

En cas d'absence de ces publicités, un premier avertissement sera fait au pilote par lettre recommandée ou remise en main propre. A partir de la seconde infraction, le pilote sera sanctionné par un retrait de 3 points jusqu'à remise en conformité de son équipement (les points perdus le sont définitivement, pas de rétroactivité). A la 3^{ème} infraction (qui peut intervenir durant le même week-end que la 2nd infraction), le pilote sera exclu du championnat. Cette règle ne s'applique pas si l'organisateur n'est pas en mesure de fournir ces publicités.

La décoration de la machine pour la couleur est libre.

7.3. EXPLOITATION PUBLICITAIRE

Le MC Motors Events et les partenaires de la coupe se réservent le droit d'exploiter tous les résultats à des fins publicitaires. Le pilote s'engage de son côté à respecter tous les accords publicitaires conclus dans le cadre de la coupe et autorise le MC Motors Events et les partenaires de la coupe à exploiter ses résultats, son image à des fins publicitaires.

Lors de l'inscription, chaque pilote reconnaîtra être libre de tous engagements ou obligations avec des tiers lui permettant de respecter totalement les termes du présent règlement en général, et de l'article 7 en particulier.

Aucune marque, société ou association (non partenaire de la Promotion Cup 1000) ne peut utiliser le logo ou les résultats à des fins publicitaires ou commerciales sans l'accord préalable des organisateurs.

ARTICLE 8 : CONTRÔLE ET SANCTIONS

A l'issu de chaque épreuve, les trois premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Toute infraction, si minime soit-elle, pourra entraîner une sanction prise par le jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du concurrent.

Si la faute s'avère suffisamment grave, l'organisateur dans le cadre du code de discipline et d'arbitrage de la F.F.M. pourra prononcer l'exclusion définitive pour la saison.

8.1. DÉMONTAGE

Le directeur de course et les contrôleurs techniques se réservent le droit de procéder à toute vérification technique supplémentaire par les techniciens et de prélever une ou plusieurs pièces en vue de les contrôler dans les ateliers du constructeur concerné.

En cas de non-conformité, les pièces seront saisies par l'organisation.

En cas de conformité, l'organisateur s'engage à renvoyer les pièces dans les plus brefs délais et à fournir les joints pour un remontage moteur si celui-ci a été ouvert. Dans le cas d'un démontage de la moto le retour est aux frais du pilote.

8.2. SANCTIONS

Toute infraction au règlement technique entraînera :

- à la première infraction, la non-comptabilité des points de l'épreuve et le non-classement de celle-ci

- à la deuxième infraction, l'exclusion définitive pour la saison

Ces décisions disciplinaires feront l'objet d'une validation par la FFM.

Les meetings se composant de 2 courses (une vitesse et une course longue), si une infraction est sanctionnée lors de la première course et une nouvelle fois dans la seconde course, de ce même meeting, l'exclusion de la saison ne sera pas appliquée.

ARTICLE 9 : RÉCLAMATIONS

Une réclamation écrite accompagnée d'un montant de 75 € pourra être déposée auprès du directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats, lorsqu'il s'agit d'une réclamation relative aux classements de l'épreuve.

Pour un démontage moteur, elle devra être accompagnée d'un montant de 300 €. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

ARTICLE 10 : ASSURANCES

Les organisateurs de chaque épreuve ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément à l'article R 331-30 et A 331-32 du code du sport.

Il est conseillé aux pilotes d'assurer leur staff mécanique avec une licence FFM annuelle Assistant Pilote.

ARTICLE 11 : INTERPRÉTATION – LITIGES

Tout litige sur une épreuve sera 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 sera 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.

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

ARTICLE 12 : MATÉRIELS SUR LES CIRCUITS

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 13 : RESPECT D'AUTRUI

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale de la Promotion Cup 1000. Pour cela, nous vous demandons :

- De ne pas attiser les riverains ou autre personne 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 chiens en laisse
- Et de stopper tout bruit de moteur après 21h

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du championnat pourront être prises.

ARTICLE 14 : LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou accompagnateurs fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux et reste sous l'entière responsabilité du pilote. Les bracelets devront être fermés au poignet de façon à ce qu'ils ne puissent être retiré. Tout bracelet mis de façon à permettre d'être passé d'une personne à une autre sera détruit et non remplacé.

1. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les bulletins d'inscription pour chaque course devront être envoyés en début de saison. Ils devront être accompagnés d'un chèque de règlement (360€, transpondeur compris).

1 mois avant l'épreuve le chèque de la course sera encaissé.

Pour toute annulation 1 mois ou plus avant l'épreuve, le chèque ne sera pas encaissé. Si l'annulation a lieu entre 15 et 30 jours avant la course, la moitié de l'engagement sera conservé. Si l'annulation intervient moins de 15 jours avant l'épreuve, aucun remboursement ne sera possible, sauf présentation d'un certificat médical de moins de 5 jours, seul 50% de l'engagement sera alors conservé. Les annulations doivent être faites par lettre recommandée ou mail (mc-motors-events@orange.fr).

En cas de blessure ou casse lors des essais libres, aucun remboursement d'engagement ne sera possible, et ce même avec un certificat médical. De même en cas d'annulation du meeting par décision fédérale, aucun remboursement d'engagement ne sera effectué.

Les engagements seront clos impérativement 1 mois avant la date de chaque manifestation. Les pilotes sollicitant un engagement après cette date, pour autant qu'il reste des places disponibles, devront s'acquitter d'une pénalité de 40€.

Les opérations de contrôles administratifs et techniques auront lieu le vendredi de 9h30 à 12h30 et de 14h00 à 18h30. Les opérations de contrôle administratif et techniques devront être terminées le vendredi 18h30 (sauf autorisation exceptionnelle donnée par l'organisation).

Les pilotes ne pourront pas prendre le départ des essais chronométrés s'ils n'ont pas effectué les contrôles administratifs et techniques.

Le passage au contrôle technique doit se faire sabot et coque arrière déposés, pour faciliter le contrôle des différents éléments de sécurité s'y référant. L'équipement pilote doit être présenté sur la table (et non sur le pilote) de préférence sec, aucun déshabillage au contrôle technique ne sera autorisé. Les motos ne doivent pas être présentées chaudes.

Le contrôle technique est un contrôle de sécurité, la conformité de la machine au règlement technique dans son ensemble est sous l'entière responsabilité du pilote.

Avant la 1^{ère} manche, un chèque de caution de 350 € pour le transpondeur sera demandé à chaque pilote. Ce chèque de caution sera conservé par l'organisation toute la saison et détruit après la dernière épreuve.

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications administratives :

- Licence en cours de validité,

Chaque pilote devra présenter aux vérifications techniques :

- Sa machine en parfait état de marche et conforme au règlement technique,

- Sa tenue complète de pilote,

- La carte grise de sa machine (WW garage et carte grise dite RSV autorisés), la feuille des mines ou facture d'achat attestant de la propriété de la moto.

1.1. CONCURRENT POSSEDANT DEUX MACHINES

Si le concurrent dispose de deux machines, il sera nécessaire de les faire contrôler toutes deux par les contrôleurs techniques. Le pilote aura la possibilité d'utiliser l'une ou l'autre de ses machines pour les courses à conditions qu'elles soient de la même classe. Le choix devra se faire avant la fermeture de la pré-grille, aucun échange ne sera possible une fois le départ de course ou des essais donné, même en cas de drapeau rouge.

2. ESSAIS PRIVES ET ESSAIS LIBRES PAYANTS

2.1 ESSAIS PRIVES

Les essais privés sur le circuit de la compétition du week-end sont interdits la semaine de la course (du lundi au jeudi) en dehors des essais libres payants du vendredi et des essais Officiels de la manifestation. Tout pilote ayant enfreint cette restriction se verra interdire sa participation à l'épreuve (sans possibilité de remboursement).

2.2 ESSAIS LIBRES PAYANTS

Les essais libres payants du vendredi sont facultatifs. La vente des tickets des séances d'essais débutera le jeudi à 18h30 (auprès de la structure Motors Events) et se poursuivront le vendredi toute la journée (ouverture 1h avant la 1^{ère} séance), la séance de 20min sera au tarif de 30€ pour l'ensemble des épreuves.

Le passage au contrôle technique n'est pas obligatoire pour participer aux essais libres payants. Néanmoins lors des essais libres, pilotes et moto doivent être en configuration « course » (carénage complet, pas de liquide de refroidissement, son, pas de caméra sur/dans le casque ou d'intercom, équipement pilote en état, dorsale, pectorale et airbag obligatoires...). Les organisateurs se réservent le droit de refuser le départ des essais à un pilote ne présentant pas les conditions nécessaires de sécurité, sans remboursement possible de la séance.

3. QUALIFICATIONS

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet. Les contrôleurs techniques se réservent le droit de refuser le départ des essais à un pilote ne présentant pas les conditions nécessaires de sécurité.

Pour chaque épreuve, il est prévu deux séances d'essais chronométrées de 15 minutes minimum.

Tous les pilotes seront qualifiés pour les finales sans contrainte de temps minimum, seule la capacité des circuits déterminera si certains pilotes ne pourront rouler. **Les pilotes ayant un temps qualificatif supérieur aux 120% de la pole position porteront lors de leurs courses une chasuble de couleur fluo qui leur sera fournie par l'organisation.**

4. BRIEFING

Un briefing sera organisé avant chaque épreuve, le vendredi après-midi (briefing de rattrapage le samedi matin pour les pilotes qui n'ont pu se rendre à ceux du vendredi). Les pilotes présents le vendredi doivent se rendre à l'un des briefings du vendredi (de préférence à celui de leur catégorie), exceptionnellement ils pourront se rendre 1 fois dans l'année au briefing de rattrapage du samedi. Au-delà de cette dérogation, une pénalité de 10s sera appliquée à la fin de la 1^{ère} course du week-end pour chaque rattrapage fait.

Au cours de ce briefing, des informations importantes vous seront données sur le déroulement du week-end de compétition, aussi la présence de chaque pilote est obligatoire pour toute la durée du briefing sous peine de pénalités en cas d'absence (une pénalité de 30s sera appliquée à la fin de la 1^{ère} course de l'épreuve). Le lieu et l'heure du briefing seront précisés sur le panneau d'affichage officiel. **Chaque pilote doit obligatoirement assister à tous les briefings de l'année.**

5. COURSES

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de la course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, stickers partenaires et pneumatiques. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet. Les contrôleurs techniques se réservent le droit de refuser le départ de la course à un pilote ne présentant pas les conditions nécessaires de sécurité.

La procédure de départ des courses sera de type simplifiée (article 3 du règlement général 2025 pour les épreuves de vitesse).

5.1. ÉPREUVE DE VITESSE

La course de vitesse se déroulera sur une durée d'environ 25 minutes. Le timing de cette épreuve sera établi en tour. Le Directeur de course peut modifier cette durée sans justification à n'importe quel moment du week-end.

5.2. ÉPREUVE DE COURSE LONGUE D'UNE HEURE

Pour les courses d'1 heure, un ravitaillement essence de 2 litres minimum sera obligatoire. Si une quantité inférieure de 2l est mis dans le réservoir lors du ravitaillement, une pénalité de 30s sera appliquée en fin de course. **Tout pilote n'effectuant pas son ravitaillement sera sanctionné par une disqualification et sa sortie de la piste sur drapeau noir.**

Le ravitaillement (toutes opérations confondues hors mécanique) ne pourra être effectué que par le pilote et 1 pompier.

5.2.1. CRENEAU HORAIRE POUR RAVITAILLEMENT

Le ravitaillement essence devra OBLIGATOIREMENT intervenir entre **la fin du 4^{ème} tour du pilote de tête et la fin de la 39^{ème} minute (39'59'')**. En dehors de ce délai, le ravitaillement sera considéré comme nul et entraînera la disqualification du pilote et sa sortie de la piste sur drapeau noir.

Pour des raisons de tenue de timing, en cas d'incident sur piste, la solution du safety-car sera la 1^{ère} utilisée (ce safety-car sortira devant le pilote de tête, mais en cas d'urgence majeure, celui-ci pourra sortir devant n'importe quel pilote à la demande seule du Directeur de course). Durant l'opération safety-car, la plage de ravitaillement reste la même, il est possible de ravitailler sous safety-car.

Néanmoins, en cas d'arrêt de la course au drapeau rouge, si un ravitaillement est en cours ou a été effectué pendant le tour de présentation du drapeau rouge, le ravitaillement sera validé. Cependant, le temps de ce ravitaillement ne pourra être comptabilisé, il ne sera pas demandé au pilote de ravitailler à nouveau; mais un temps forfaitaire sera appliqué.

Ce temps sera adapté à chaque circuit, pour Pau-Arnos et Navarra, le temps sera de 50 secondes, 40 secondes pour Carole, l'anneau du Rhin et Ales.

Si, suite à ce drapeau rouge la course ne peut reprendre et qu'il est intervenu avant la fin de la 39^e minute de course, tous les pilotes qui n'auront pas ravitaillé se verront appliquer le temps forfaitaire.

En cas de nouveau départ après un drapeau rouge, et si le créneau de ravitaillement s'avère trop court, pour des raisons de sécurité (trop de ravitaillement simultanément), le Directeur de Course pourra agrandir le créneau de ravitaillement, les pilotes en seront avisés sur la pré-grille du nouveau départ.

En cas de drapeau rouge, aucune opération (changement de pneumatiques, essence, réparation diverse...) ne sera autorisée durant le parc fermé (sauf autorisation de la direction de course).

5.2.2. ARRET AUX STANDS

Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite et sans doubler.

Les ravitaillements en carburant doivent se faire conformément au règlement suivant :

- **Le pilote ne peut rentrer en roues libres dans les stands**, le moteur doit être coupé au dernier moment (**afin de permettre aux autres personnes présentes dans la voie des stands d'entendre la moto arriver, et éviter ainsi des accidents**).

- Machine obligatoirement arrêtée lors de l'arrêt au stand.

- Avant de ravitailler une machine, elle doit être béquillée devant le stand.

- Le pilote ne pourra pas rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en carburant.

- Les opérations de ravitaillement et les réparations ne peuvent pas avoir lieu simultanément.

- Les opérations de ravitaillement doivent intervenir APRES toutes les interventions de maintenance.

- Chaque équipe de ravitaillement, composée du pilote et d'un assistant ravitailleur (qui pourra officier en tant que ravitailleur ou pompier) devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant d'une capacité minimum de 6kg pour les appareils à poudre de type ABC ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs à Co2 (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures (PAS D'EXTINCTEUR A EAU), et devra obligatoirement être présente lors de toutes les opérations de ravitaillement. Elle devrait être habillée avec une tenue "pompier" (voir ci-dessous)

- **Le "pompier" devra toujours se tenir du côté stand (même si le ravitailleur est coté pitlane), à l'arrière de la machine.**

- La personne affectée au ravitaillement devra être habillée d'une tenue en coton, en matière ignifugée ou en cuir, de gants de cuir, de coton ou ignifugée (pas de gants de mécanique), de chaussures en cuir (pas de baskets nylon) et d'un casque avec écran de protection (les casques de pompier devront être portés avec une cagoule ignifugée), non attaché, ou d'une cagoule ignifugée et de lunettes de protection (sans mousse).

- Toutes interventions importantes (autres que ravitaillement, plaquettes ou changement de roues) devront, de préférence, se faire à l'intérieur du stand, sans restrictions du nombre de personnes. Quatre personnes maximum peuvent intervenir simultanément sur la machine (si le pilote participe à l'intervention, il sera compris dans ces quatre personnes) lors d'opérations de maintenance ou réparation hors du stand.

- Dans tous les cas, toutes les interventions mécaniques doivent intervenir AVANT le ravitaillement.

- Pendant le remplissage d'essence, le pilote, même s'il tient le rôle de pompier, ne pourra pas boire en même temps, il devra le faire après la fermeture du bouchon de réservoir.

Chaque pilote est responsable du respect des consignes de sécurité. **Le non respect de ces consignes de sécurité sera sanctionné par un passage par la voie des stands.** Au cours de la saison, si un 2nd non respect des règles de sécurité est constaté, la sanction sera de 90 secondes de pénalité de fin de course, à la 3^{ème} infraction la sanction sera la disqualification immédiate de la course.

Pendant la course longue, un dépassement de la vitesse dans la voie des stands sera pénalisé de 20 secondes.

5.2.3. SYSTEME DE RAVITAILLEMENT

Le derrick doit être identifié avec le numéro du pilote.

Le système de remplissage est libre pour permettre l'utilisation de systèmes de type "Acerbis", mais doit permettre au débit d'essence de s'arrêter automatiquement lorsqu'on lâche la poignée du derrick. En course, **le remplissage du réservoir au "bidon-entonnoir" est interdit.** Les vannes « zenith » sont interdites.

Les derricks positionnés en hauteur sont interdits. Le remplissage des systèmes de ravitaillement (notamment s'il est utilisé par plusieurs pilotes) s'effectuera devant le stand de l'équipage à l'aide d'un siphon ou d'une pompe manuelle (il devra en aucun cas s'effectuer au « bidon-entonnoir ») le préposé à l'extincteur devant surveiller, et toutes les personnes devront être en tenue "pompier"

Un maximum de 30L d'essence, tout contenant confondu, est autorisé dans les stands, en conformité avec le règlement fédéral.

5.3. ARRET DE LA COURSE

Tel que réglementé à l'article 6 du règlement général CNV.

5.4. CLASSEMENT DE LA COURSE

Le classement sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et du temps de passage.

Pour être classé, un pilote devra 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 délai défini par le RP. A l'issue de chaque épreuve, les 5 premières machines au minimum seront mises en parc fermé. Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Pour tous les points non prévus dans le règlement particulier, la machine devra être conforme aux règles générales C.N.V. 2025.

La moto doit être présentée propre et, exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieurs.

Les machines doivent être munies de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et vide avant tout départ. La capacité des récupérateurs doit être :

*de 250ml pour le reniflard de la boîte de vitesse.

*de 500ml pour le reniflard du moteur,

Les reniflards d'huile doivent être connectés 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 250ml 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 doivent aboutir dans des flacons (250ml) en matériau approprié. 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 pièces racing des constructeurs, tel YEC par exemple, ne sont en aucun cas considérées comme des pièces d'origine, il est entendu par pièce d'origine, la pièce se trouvant sur la machine à sa sortie d'usine.

Afin de prévenir toute pollution de l'environnement, chaque pilote devra utiliser tapis environnemental (pas de simple moquette) au moins aussi grand que sa machine pour les opérations de mécanique dans le paddock. Tout infraction sera pénalisée d'une amende de 50€.

Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur et de l'équipe.

2. PNEUMATIQUES

Ils devront être du type considéré et de la marque partenaire (DUNLOP) de l'épreuve, en sachant qu'il sera proposé des trains de pneus pluie de la marque partenaire. Pas de limitation du nombre de pneumatiques sur le week-end. La liste complète des références autorisées est en annexe 3.

Tout pilote non en conformité se verra dans l'interdiction de prendre le départ des courses. Il ne pourra percevoir les primes et demander le remboursement de ses droits d'engagement.

La structure Dunlop présente sur les épreuves propose le changement de pneumatiques gratuits tout au long du week-end quelque soit la provenance des pneus Dunlop. Il propose également la vente de pneumatiques, cependant toutes les références de gomme n'y seront pas proposées.

Les couvertures chauffantes sont autorisées. En pré grille, elles devront être branchées sur un groupe électrogène d'une puissance de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur (boxe ou prise d'un bâtiment proche). Il est interdit de se brancher via une rallonge au groupe électrogène d'un autre concurrent.

3. SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

Il sera de marque libre, existant dans le commerce. Toute modification devra être validée par les contrôleurs techniques. Il est autorisé de retirer le catalyseur ainsi que le filtre anti-pollution. Ligne complète autorisée.

Le niveau sonore sera de 109db maximum en contrôle dynamique conformément aux spécifications FFM 2025.

4. PIÈCES À RETIRER OBLIGATOIREMENT

- béquilles
- clignotants
- rétroviseurs
- repose pieds passager
- phare
- feux de route arrière
- support de plaque minéralogique

5. TABLEAU DES MODIFICATIONS AUTORISÉES**PARTIE CYCLE****5.1. FOURCHE**

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Quantité et qualité d'huile libres. Modification des tés interdite. Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

Le changement des bouchons supérieurs de fourche pour un modèle adaptable permettant ainsi les réglages en précontrainte des ressorts ainsi que les réglages extérieurs d'hydraulique de détente est autorisé. Pontet rigidificateur interdit sauf celui présent d'origine dans le garde-boue.

Les tubes et fourreaux doivent rester d'origine.

5.2. AMORTISSEUR DE DIRECTION

Autorisé. Il doit obligatoirement être fixé sur le té de fourche. La méthode de fixation doit être de bonne qualité. L'amortisseur ne doit en aucun cas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage. Les amortisseurs latéraux sont interdits pour raison de sécurité.

5.3. AMORTISSEUR ARRIÈRE

Libre. Fixation d'origine. Bielles adaptables autorisées.

5.4. REPOSE PIEDS ET PLATINES

de marque libre. Les repose-pieds devront être d'une longueur minimum de 65 mm. Ils peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique et d'une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pieds métallique fixes doivent comporter à leur extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16mm.

5.5. FREINS

Les vis des fixations des étriers avant doivent être freinées par un fil de sécurité, les épingles sont autorisées. Le freinage des vis raccords de freins de type banjo n'est pas obligatoire. Les durites de frein doivent être remplacées par des durites de type « aviation ». En cas de changement de roue durant une course, le "freinage" des étriers reste obligatoire.

La séparation des durites de frein devra 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.

Modification du bocal d'origine du maître cylindre arrière autorisée.

Sont autorisés :

- Les durites « aviation », OBLIAGATOIRE, de marque libre
- Le liquide de frein de marque libre
- Les étriers de frein de marque et modèle libre
- Les disques de freins de marque et modèle libre
- Les plaquettes de freins de marque libre
- Le maître cylindre de marque et modèle libre

5.6. TABLEAU DE BORD

Le compteur et son entraînement pourront être retirés, un compte tours devra être présent et en ordre de marche, son support reste libre.

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

5.7. LEVIERS

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

5.7.1. PROTECTION DES LEVIERS

La protection du levier de frein est OBLIGATOIRE. Les dispositifs de protection des leviers doivent faire l'objet d'une construction de série et être normalement distribués par un professionnel. Les fabrications maison sont interdites.

5.9. ROUES ET ENTRETOISES

Les roues d'origine, ou copies de roues d'origine dans les mêmes dimensions, doivent être conservées. Les jantes en magnésium, carbone ou titane sont interdites (à l'exception des modèles d'origine). Entretoises libres. Pour les axes de roue, il est interdit d'utiliser des alliages légers (axe en titane interdit), l'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Une protection (matière plastique, teflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22mm de chaque côté.

5.10. SELLE

La partie avant pourra être modifiée par retrait de la mousse de rembourrage. Les selles monoplaces sont autorisées.

5.11. TRANSMISSION SECONDAIRE

Elle pourra être remplacée. Attaches rapides interdites. La boîte de vitesse doit être d'origine du type considéré.

PARTIE MOTEUR

5.12. REGLAGE D'INJECTION

L'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant peut être installé et doit être fixé aux connecteurs originaux. Modification de faisceau autorisé, boîtier libre.

5.13. SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Radiateur d'origine du type considéré, dans ses dimensions d'origine, à sa position d'origine (**radiateur kit interdit**). Le calorstat et le ventilateur pourront être retirés. Le liquide de refroidissement d'origine devra être vidangé. Le seul liquide de refroidissement autorisé est de l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit. **Les radiateurs additionnels sont interdits.**

5.14. BOUGIES

Indice thermique libre.

5.15. PROTECTION CARTERS MOTEUR

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. Des couvercles approuvés par la F.I.M. sont autorisés sans restriction pour le matériau.

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.

Il est possible d'ajouter à cela des protections de carter moteur type patins en plastique dont la longueur n'excèdera pas de plus de 20mm de chaque côté la largeur du carénage.

5.16. PROTECTION CHAÎNE

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. Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimum de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

5.17. SUPPORT DE BEQUILLE

Les supports de béquilles type diabolos devront être réalisés en **nylon, téflon, ou matière équivalente**, et auront les dimensions suivantes : Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait. Les systèmes de V inversé type Endurance sont autorisés, ils peuvent être fait en métal tant qu'il ne dispose pas de pointe saillante.

5.18. PROTECTION DE CADRE

Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composite de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre.

5.19. FILTRE À AIR

La boîte à air doit rester telle qu'originellement produite par le constructeur sur la machine homologuée mais les tuyaux de drainage doivent être fermés (obstrués). Le filtre à air doit être d'origine ou adaptable se fixant dans la boîte à air en place et lieu de l'élément d'origine. Les modifications et suppressions des boîtes à air sont interdites. Les cornets doivent restés d'origine du type considéré.

5.20. POIGNEES D'ACCELERATEUR

Poignées d'accélérateur libres. La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le pilote la lâche.

5.21. FEU ARRIERE ROUGE

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.

Le 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'allumage du feu arrière de sécurité doit être séparé de celui de la moto. Le feu rouge doit être connecté directement à la batterie de la moto et contrôlé par un commutateur propre qui doit être positionné au guidon. L'usage d'un fusible est conseillé.

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

6. PIÈCES DEVANT RESTER D'ORIGINE

PARTIE CYCLE

6.1. CADRE

D'origine. Renforts de cadre interdits. Le té de fourche doit être d'origine du type considéré. Boucle arrière adaptable autorisée.

6.2. GUIDON

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Masses libres. Les guidons adaptables sont autorisés s'ils respectent la forme d'origine. Toute réparation de guidon interdite.

6.3. BATTERIE

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. Les batteries lithium sont autorisées.

PARTIE MOTEUR

6.4. MOTEUR

D'origine, seront autorisées les tolérances figurant sur le manuel de réparation de chaque constructeur.

Le réalésage du cylindre en côte réparation est autorisé dans la limite de cylindrée des données constructeur du modèle considéré.

Tout apport ou enlèvement de matière est interdit.

Toute modification moteur est interdite.

Joint de culasse et embase doivent être identiques en dimension à l'origine.

Le débridage est autorisé et ne doit consister qu'à remettre la machine en question en conformité avec le modèle non bridé de référence (débridage constructeur). Le débridage ne peut intervenir qu'à travers un échange de pièces ou le retrait d'un dispositif restrictif. En aucun cas, il n'est possible de retoucher une pièce pour atteindre ce but.

L'ajout d'un système anti-dribbling est interdit s'il n'existe pas d'origine sur la machine.

Le shifter et le blipper sont autorisés.

6.5. RÉSERVOIR D'ESSENCE

Il devra rester d'origine ainsi que son système de robinet d'essence. Seul le remplacement du bouchon par un modèle adaptable est autorisé, les vannes de type "Zennith" sont interdites. Le réservoir doit être étanche. Les réservoirs additionnels sont interdits.

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes comme Explosafe®).

6.6. SABOT MOTEUR

Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Aucune ouverture située à moins de 50mm du bas de carénage n'est autorisée, tous les trous d'évacuation existants devront être bouchés de façon définitive et étanche (résine...), les bouchons ne pourront être conservés. Le ruban adhésif est interdit.

7. CARBURANT

La machine doit fonctionner avec un carburant sans plomb vendu aux pompes routières. Le carburant bio éthanol est autorisé. Aucun additif n'est autorisé.

Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de l'organisateur si elle se révèle négative. Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondants. Dans tous les cas, la contre analyse sera aux frais du pilote.

8. PLOMBAGE DES MOTEURS

Lors de n'importe quelle épreuve un passage sur le banc de puissance pourra être effectué sur chaque machine et plusieurs plombs pourront être apposés sur le moteur de la machine vérifiée.

Suite à ce passage, un P.V. de puissance et de couple sera remis à l'organisation. Les organisateurs tiendront à disposition des concurrents leur P.V. Ces passages au banc serviront à définir plus précisément les performances admissibles pour chaque type de machine.

9. DÉPLOMBAGE

Le déplombage des moteurs est interdit entre chaque épreuve même pour les opérations de maintenance.

Si à la course suivante le plombage venait à manquer ou était non-conforme, l'exclusion du concurrent des courses de la manche précédente serait appliquée. De même, si lors de la mise en parc fermé le plombage n'est pas conforme ou un plomb venait à manquer, le concurrent sera exclu du classement de la manche.

Le déplombage ne peut intervenir qu'avec l'accord de l'organisation.

10. CARENAGES

Les fixations doivent être de fabrication solide et ne présenter aucun danger. Les commissaires se réservent le droit de refuser tout montage jugé dangereux.

Les manches à air (partie reliant la prise d'air du carénage au cadre) peuvent être remplacées (carbone et kevlar interdits). La forme et les dimensions doivent être conformes à l'origine.

11. PLAQUES DE COURSE

Les machines devront être équipées de plaques noires mates avec des numéros blancs mats. Pour les carénages de couleur foncée, il y aura une bordure blanche d'une largeur minimale de 8mm tout autour du périmètre du fond noir (et non autour du numéro).

Elles seront impérativement trois :

- Une sur l'avant de la machine (au centre du carénage, ou de chaque côté),
- Deux en bas de carénage, une de chaque côté.

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 polices extravagantes sont interdites. Sont UNIQUEMENT autorisées les polices suivantes : Futura Heavy, Futura Heavy Italic, Univers Bold, Univers Bold Italic, Franklin Gothic, Franklin Gothic Italic.

Aucun contour de numéro ne sera autorisé.

Nous vous demandons de respecter impérativement la couleur mate et la dimension des chiffres, ainsi que la forme et l'espacement, afin que le service de chronométrage puisse reconnaître votre machine à chaque passage (pour pallier à toute défaillance de transpondeurs).

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



GAMME KR SLICK :

125/80R17 M/C KR109 Gomme Libre

200/70R17 M/C KR108 Gomme Libre

GAMME 212 GP RACER SLICK :

120/70R17 TL SX GP RACER SLICK D212 M

200/55R17 TL SX GP RACER SLICK D212 M

200/55R17 TL SX GP RACER SLICK D212 E

GAMME 212 GP RACER STRUCTURE :

120/70ZR17 (58W) TL SX GP RACER D212 S

120/70ZR17 (58W) TL SX GP RACER D212 M

200/55ZR17 (78W) TL SX GP RACER D212 M

200/55ZR17 (78W) TL SX GP RACER D212 E

GAMME KR WET :

125/80R17 TL KR191 MS1 RACE (414)

125/80R17 TL KR191 MS2 RACE (417)

190/55R17 TL KR393 MS2 RACE (414)