Règlement 2020
Coupe de France Roadster Cup

(version 2 du 11/12/2019)

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 :

Coupe de France Roadster Cup (RC)

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 dans chacune des catégories, ainsi qu'un classement général.

ARTICLE 2 : CONDITIONS DE PARTICIPATION

2.1. PILOTES

Pourront participer à la Coupe de France Roadster Cup 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 en tant que "gentleman rider" (dans les conditions définies ci-dessous).
Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans (15 ans s'il est en catégorie 600) 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 3ème place.
- Tout pilote ayant marqué au moins 20 points en championnat national de Superbike (Supersport, Superbike), Promosport, (600 cc et 1000 cc) des saisons 2017, 2018 et 2019
- Le premier des coupes de marque et multimarques 2017, 2018 et 2019, tous constructeurs confondus, sauf Trophée de France Twin Cup et KTM Duke 390 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 Coupe de France Roadster Cup 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 € (par épreuve) 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 Coupe de France Roadster Cup en particulier.

2.2. MACHINES

La Coupe de France Roadster Cup est ouverte à tous les modèles achetés en France, ou tout autre pays de l'Union Européenne, sans restriction d'année tels que :
- HONDA Hornet et CB650F N, YAMAHA FZ6, FZ8, MT09, SUZUKI GSR 600, 750, KAWASAKI Z800, Z900, TRIUMPH Street Triple et 765 RS ou KTM SuperDuke 790 et 890.
- Et en règle générale à tous les roadsters de série 4 temps 2, 3 et 4 cylindres de 600 à 949cc **au prix maximum de 12 000€ TTC prix catalogue des années 2018/2019/2020.**

Le prix catalogue pris en compte, est le prix de la version homologuée par le service des Mines avec les options catalogue du constructeur. Pour les versions non bridées, le prix public "clé en main" y compris les pièces de débridage, ne devra pas excéder la somme indiquée ci-dessus.
Les catégories seront réparties comme suit :
Catégorie 600 : moto jusque 600cc 4 cylindres, jusque 675cc 3 cylindres et jusque 699cc bicylindres
Catégorie 800 : moto de 601 à 949cc 4 cylindres, de 700 à 949cc bicylindres

2.3. INSCRIPTIONS

Les pilotes souhaitant participer à la Coupe de France Roadster Cup devront adresser leur bulletin d'inscription à l'adresse suivante :

MC MOTORS EVENTS
Coupe de France Roadster Cup
3 rue des écoles
91310 Linas

Pour être prise en compte une demande d'inscription devra impérativement comprendre un chèque de 300 € à l'ordre du MC Motors Events 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 340€ , voir annexe 1 article 1.

2.5. REMBOURSEMENT DES DROITS D'INSCRIPTION

La date butoir de remboursement du montant d'inscription est fixée au 01/01/2020. L'annulation à la saison devra se faire obligatoirement par lettre recommandée. Par ailleurs, il sera prélevé sur le remboursement une somme forfaitaire de 100€. Passé ce délai, les droits seront acquis. Le pilote ayant demandé le remboursement de ses droits ne pourra se réinscrire pour la saison 2021 en Coupe de France Roadster Cup, sauf autorisation exceptionnelle de l'organisation.

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, ainsi qu'un classement 600 et 800, le barème des points sera le suivant :

Place	Course vitesse	Course Longue
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) - uniquement pour le classement scratch
Meilleur tour en course : 1 pt (si précisé sur la feuille de résultat) - uniquement pour le classement scratch

Les ex-æquo seront départagés en considération du nombre de première place, puis de seconde place etc, en cas de parfaite égalité, le dernier meilleur résultat enregistré entre les ex-æquo sera prépondérant.

En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la F.F.M., le texte fédéral prévaudra. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il conviendra de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général C.N.V., Code Disciplinaire).

En dernier ressort, la décision du jury de la manifestation s'imposera.

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).

Pour prétendre aux primes se rapportant aux épreuves de vitesse, le pilote devra avoir pris le départ des 6 courses de vitesse, pour prétendre aux primes des épreuves des courses longues, le pilote devra avoir pris le départ des 4 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.

Epreuve	Point	Prime
Magny-Cours	1	3 €
Navarra	1	3 €
Carole	1	4 €
Le vigeant	1	4 €
Ales	1	5 €

5.3. LOTS SUR CHAQUE ÉPREUVE

Des pneus arrière D212 GP Racer Dunlop sont à gagner selon la place aux qualifications à chaque épreuve. Des lots supplémentaires (Elf,…) 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.
La priorité à l'inscription sera donnée aux pilotes inscrits au championnat, et ceux même si leur inscription pour la course est arrivée après.

ARTICLE 6 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES COMPÉTITIONS

- 8-9 & 10 mai 2020 - Ouverture des 12 heures de Magny-Cours - Magny-Cours (58) - 2 courses vitesse
- 13 & 14 juin 2020 - Week-End Racing Cup GP Racer - Navarra (Esp) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
- 4 & 5 juillet 2020 - Week-End Racing Cup GP Racer - Carole (93) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
- 29 & 30 aout 20 - Week-End Racing Cup GP Racer - Le Vigeant (86) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure
- 26 & 27 septembre 2020 - Week-End Racing Cup GP Racer - Ales (30) - 1 vitesse & 1 course longue 1 heure

ARTICLE 7 : KIT DE DÉPART

Chaque moto devra être équipée de pneumatiques de la marque du partenaire (DUNLOP) de modèle SPORTMAX GP RACER D212. L'utilisation de pneus pluie de modèle DUNLOP est autorisée. L'ensemble des pneumatiques autorisés est en annexe 3.
Tout pilote non en conformité se verra dans l'interdiction de prendre le départ des courses. Il ne pourra prétendre aux primes et/ou demander le remboursement de ses droits d'engagement.

ARTICLE 8 : PUBLICITÉ ET TENUE DES PILOTES

8.1. TENUE DES PILOTES

Chaque pilote devra posséder une tenue de coureur conforme à la réglementation F.F.M.
La combinaison cuir, les bottes et les gants seront de marque libre. Le casque sera de marque libre. La combinaison devra porter les publicités des partenaires de la coupe aux endroits indiqués.
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 3ème 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.
Le port d'une protection dorsale rigide et **étiquetée à la norme** est obligatoire, celle-ci est portée dans la combinaison. 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 caméras se fixant à l'intérieur du casque sont interdites. La décoration du casque reste libre à condition de respecter le plan de stickage.

8.2. 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 1ère 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 Coupe de France Roadster Cup, 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 la remise en conformité de son équipement (les points perdus le sont définitivement, pas de rétroactivité). A la 3ème 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.

8.3. 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 Moto Club 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 Coupe de France Roadster Cup) ne peut utiliser le logo ou les résultats à des fins publicitaires ou commerciales sans l'accord préalable des organisateurs.

ARTICLE 9 : 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.

9.1. 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.

9.2. 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, 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 10 : 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 11 : 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 12 : 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 13 : MATERIELS 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 14 : RESPECT D'AUTRUI

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale de la Coupe de France Roadster Cup. Pour cela, nous vous demandons :
- De na 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 15 : 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.

WEEK END RACING CUP GP RACER 2020

ANNEXE 1 : **Organisation des compétitions**

1. VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les bulletins d'inscription pour chaque course devront être envoyés en début de saison. Ils devront être accompagnés de 2 chèques de règlement de 50% du montant total de l'inscription à la course (**340€**, transpondeur compris).
1 mois avant l'épreuve, le 1er chèque de la course sera encaissé, 15 jours plus tard le second.
Pour toute annulation 1 mois ou plus avant l'épreuve, les 2 chèques seront renvoyés. Si l'annulation a lieu entre 15 et 30 jours avant la course, seul le second chèque sera renvoyé. 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, le second chèque sera alors renvoyé. Les annulations doivent être faites par lettre recommandée, mail (motors-events@wanadoo.fr) ou par courrier remis en main propre à l'organisation.
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 10h00 à 12h30 et de 14h00 à 18h30 (sauf à l'épreuve de Magny-cours où elles auront lieu le jeudi). 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.
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 1ère 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 restitué 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 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 possible une fois le départ de course ou des essais donné, même en cas de drapeau rouge.

2. QUALIFICATIONS

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série et de la course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs, obligations partenaires et pneumatiques. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet. Les organisateurs se réservent le droit de refuser le départ des essais ou de la course 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.
Si le nombre d'engagés impose l'organisation de plusieurs séries, les pilotes seront répartis par tirage au sort sans distinction des catégories pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés seront ensuite répartis par tirage au sort.
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.
L'organisation se réserve le droit de choisir le nombre de pilotes qui participeront à la finale A et à la finale B, ceci ayant pour but de faire rouler un maximum de pilotes.

3. 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'absences (Stop & Go de 20s qui sera appliqué lors de l'épreuve d'1 heure, ou de la 1ère vitesse lors des week-end ne comportant pas de course longue). Le lieu et l'heure du briefing seront précisés sur le panneau d'affichage officiel.**
Une feuille de présence sera établie pour chaque briefing que chaque pilote devra signer.

4. COURSES

La procédure de départ des courses sera de type simplifiée (article 3 du règlement général 2020 pour les épreuves de vitesse).

4.1. ÉPREUVE DE VITESSE CLASSIQUE

La finale se déroulera sur une durée d'environ 25 minutes. Toutefois le Directeur de course peut modifier cette durée.

4.2. ÉPREUVE DE COURSE LONGUE D'UNE HEURE

Pour les courses d'1 heure, un ravitaillement essence de 2 litres minimum sera obligatoire. Tout pilote n'effectuant pas son ravitaillement sera sanctionné par une disqualification et sa sortie de la piste sur drapeau noir.

WEEK END RACING CUP GP RACER 2020

4.2.1. CRENEAU HORAIRE POUR RAVITAILLEMENT
Le ravitaillement essence devra OBLIGATOIREMENT intervenir entre **le 4ème tour du pilote de tête et la fin de la 39eme 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 1ère 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 et sera annoncé lors du briefing obligatoire de l'épreuve. Par exemple pour Ales, le temps sera de 65 secondes, 45 secondes pour Carole..
Si, suite à ce drapeau rouge la course ne peut reprendre et qu'il est intervenu avant la fin de la 39e 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.
De même, en cas de drapeau rouge, aucune opération (changement de pneumatiques, essence, réparation diverse…) ne sera autorisée sur les machines durant les tours de chauffe et de formation du nouveau départ, encore moins durant le parc fermé.

4.2.2. 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 personne 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 après toutes les interventions de maintenance.
- Chaque équipe devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie, cette personne devra être équipée d'un extincteur efficace contre les feux de carburant d'une capacité minimum de 5kg pour les appareils a poudre de type ABC ou polyvalente et de 2kg pour les extincteurs à Co2 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 se tenir du même coté que le ravitailleur, **à l'arrière** de la machine.
-Une deuxième personne affectée au remplissage du réservoir devra être habillée d'une tenue en coton ou cuir, de gants de cuir ou ignifugée (pas de gants de mécanique), de chaussures montantes en cuir (pas de baskets) et d'un casque avec écran de protection (les casques de pompier devront être portés avec une cagoule ignifugée) ou d'une cagoule ignifugée et de lunettes de protection (sans mousse). Le même équipement est demandé à la personne affectée à la sécurité incendie. Le remplissage devra s'opérer avec le système défini à l'article 4.2.3 de l'annexe 1 du présent règlement.
- **En général, toute personne intervenant au niveau de l'essence (ouverture/fermeture trappe essence…) devra également être vêtue de la tenue « pompier » (voir ci-dessus)**
- Toutes interventions importantes (autres que ravitaillement, plaquette 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.
- En cas de changement de roue durant la course, le "freinage" des étriers reste obligatoire (épingle autorisée).

Chaque pilote est responsable du respect des consignes de sécurité (art 26 des règles générales pour les épreuves de vitesse). Le non respect de ces consignes de sécurité sera passible d'un stop and go de 30 secondes allant, en cas de récidive, jusque la disqualification.

4.2.3. SYSTEME DE RAVITAILLEMENT
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 s'effectuera devant le stand de l'équipage à l'aide d'un siphon ou d'une pompe manuelle (il ne devra en aucun cas s'effectuer au« bidon-entonnoir ») le préposé à l'extincteur devant surveiller l'opération, 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.

4.3. ARRET DE LA COURSE
Tel que réglementé à l'article 6 du règlement général CNV.

4.4. 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'issu de chaque épreuve, les 3 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.

WEEK END RACING CUP GP RACER 2020

ANNEXE 2: **Règlement technique des compétitions**

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Pour tous les points non vus dans le règlement particulier, la machine devra être conforme aux règles générales C.N.V. 2020, et plus particulièrement celui des Coupes de France Promosport.
La moto doit être présentée propre et, exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieurs.
Les reniflards de réservoir d'essence et de radiateur d'eau devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs de capacité minimale de 0,5 litre. Le système de recyclage d'origine devra être conservé et aboutir dans la boîte à air.
Tous les bouchons de remplissage, de niveau et de vidange d'huile, ainsi que la cartouche de filtre à huile et tous les raccords hydrauliques seront freinés 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 (ou des participants).

2. PNEUMATIQUES

Ils devront être du type considéré (SPORTMAX GP RACER D212) et de la marque partenaire (DUNLOP) de l'épreuve, en sachant qu'il sera proposé des trains de pneus pluie de la marque partenaire (KR WET). Pas de limitation du nombre de pneumatiques sur le week-end. La liste complète des références autorisées est en annexe 3.

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 102db maximum, à un régime correspondant au tableau ci-dessous conforme aux spécifications FIM :

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
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

Les réclamations sur l'absence de contrôles officiels de bruit avant les qualifications ou la course ne pourront constituer la base d'un appel.

4. PIÈCES À RETIRER OBLIGATOIREMENT

- béquilles
- clignotants
- rétroviseurs
- repose pieds passager
- phare et support de phare
- feux arrière
- klaxon
- support de plaque minéralogique
- protection de chaîne
- barre de maintien passager
- poignées de béquillage
- comodo d'éclairage

Seul l'interrupteur d'arrêt moteur et de démarreur doit rester présent au guidon droit.

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. Biellettes 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.

WEEK END RACING CUP GP RACER 2020

5.5. FREINS
Les vis des fixations des étriers avant doivent être freinées par un fil de sécurité. 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 ». 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 modifiés. Modification du bocal d'origine du maître cylindre arrière autorisée.

Sont autorisés :
- Les durites de marques quelconque
- Le liquide de frein de marque quelconque
- Les étriers de frein de marque quelconque
- Les disques de freins adaptables dans les mêmes dimensions et matériaux que l'origine
- Les plaquettes de freins de marque quelconque
- Le Maitre 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.

5.7. LEVIERS
Adaptable autorisés. Tours 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 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. 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 autorisés pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22mm de chaque coté.

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 boite 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. Le faisceau de câbles original doit être conservé ainsi que l'UCE : modifications internes autorisées.
Les contacteurs à clefs doivent rester à leur place, et être fonctionnels.

5.13. SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT
Radiateur d'origine du type considéré à sa position d'origine (radiateur kit interdit). Le calorstat et le ventilateur pourront être retirés. Le liquide de refroidissement devra être vidangé et remplacé par de l'eau, seul de l'alcool éthylique peut être rajouté. Tout autre additif est 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 cette cela des protections de carter moteur type patins en plastique dont la longueur n'excèdera pas de plus de 20mm de chaque cotés la largeur du carénage.

5.16. PROTECTION CHAINE
Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.
Un garde chaine 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 chaine 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. PROTECION 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.

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. L'usable 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 du type considéré. 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. Pour les motos disposant d'une version S et N, seule la version N est autorisée (esprit roadster).

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
6.3. 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 est autorisé.

6.4. 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®).

6.5. 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. Le carénage inférieur devra comporter deux trous au maximum de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Ils doivent être démontables à la main par les commissaires, le directeur de course étant le seul a décidé de leur absence ou non. Le ruban adhésif est interdit.

7. CARBURANT

La machine doit fonctionner avec un carburant sans plomb vendu aux pompes routières. 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.

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.

9. CARENAGES

Les têtes de fourche doivent être de de type "saute vent", Les modèles enveloppants ou fixes sont interdits, l'esprit roadster doit être conservé.
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) doivent être retirées, l'ajout de conduit pour relier la boite à air est donc strictement interdit.

10. PLAQUES DE COURSE

Les machines devront être équipées de plaques rouges mates avec des numéros blancs mats (pour les pilotes invités venant du championnat Twin Cup, de couleur blanche chiffres noirs). Pour les carénages de couleur rouge, il y aura une bordure blanche d'une largeur minimale de 8mm tout autour du périmètre du fond rouge (et non autour de chaque numéro).

Elles seront impérativement trois :
- Une sur l'avant de la machine (au centre du carénage, ou de chaque coté),
- Deux à l'arrière de la machine.

Pour les coques arrière étroites, un seul numéro sera autorisé (sens de lecture : le bas du numéro vers l'arrière de la moto) **ou 2 numéros sur le sabot (un de chaque côté)**
La plaque devra faire au minimum 28,5 cm dans sa largeur et 23, 5 cm dans sa hauteur.

La dimension minimum de tous les chiffres sera de :
- Hauteur : 14 cm
- Largeur : 8 cm
- Épaisseur : 2,5 cm

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.

WEEK END RACING CUP GP RACER 2020

ANNEXE 3: **Tableau des pneumatiques autorisés**

Cat	PATTERN	Description SAP	Code produit SAP
Easy racing	SPORTMAX GP RACER D212	120/70ZR17 (58W) TL SX GP RACER D212 M	634635
Easy racing	SPORTMAX GP RACER D212	120/70ZR17 (58W) TL SX GP RACER D212 S	634634
Easy racing	SPORTMAX GP RACER D212	180/55ZR17 (73W) TL SX GP RACER D212 M	634637
Easy racing	SPORTMAX GP RACER D212	180/55ZR17 (73W) TL SX GP RACER D212 E	634638
Easy racing	SPORTMAX GP RACER D212	190/55ZR17 (75W) TL SX GP RACER D212 M	634590
Easy racing	SPORTMAX GP RACER D212	190/55ZR17 (75W) TL SX GP RACER D212 E	634591
KR WETS	KR189	120/70R17 TL KR189 WA	631701
KR WETS	KR393	190/55R17 TL KR393 MS2 RACE (414) UK	626350