



REGLEMENT GENERAL DE L'EPREUVE

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le RMSCV met en compétition pour le Trophée d'Automne les classes suivantes :

- Classe Découvertes

Au-dessus de 590cc jusqu'à 1100cc (3 et 4 cylindres).
Accessible à partir de 16 ans.

- Classe Open

250cc (1 ou 2 cylindres) 2 temps,
500cc à 550cc monocylindre 4 temps
400cc à 700cc monocylindre 4 temps
Accessible à partir de 16 ans.

- Classe 300/400cc

Au-dessus de 125cc jusqu'à 449cc (2 cylindres) 4 temps.
Accessible à partir de 13 ans.

- Classe 500 cc issue du 500 cup

450 cc à 500cc bicylindre 4 temps.
Accessible à partir de 15 ans.

- Classe 600cc

Au-dessus de 401cc et jusqu'à 600cc (4 cylindres), au-dessus de 401cc et jusqu'à 675cc (3 cylindres) et au-dessus de 650cc et jusqu'à 750cc (2 cylindres).
Accessible à partir de 15 ans.

- Classe 1000cc

Au-dessus de 675cc et jusqu'à 1000cc (3 et 4 cylindres) et au-dessus de 751cc et jusqu'à 1200cc (2 cylindres).
Accessible à partir de 16 ans.

WOMEN'S CUP – Règlement Championnat de France Féminine

- a) Classe 600cc : jusqu'à 600cc (4 cylindres) et 675cc (3 cylindres).
b) Classe 1000cc : - au-dessus de 601cc et jusqu'à 1200cc (4 cylindres)
- au-dessus de 676cc et jusqu'à 1200cc (3 cylindres)
- au-dessus de 750cc et jusqu'à 1200cc (bi cylindres)

ARTICLE 2 - EPREUVES

Epreuve de fin de saison organisées par le RMSCV hors championnat et ne donnant pas droit à des points pour un quelconque championnat.

ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Peuvent disputer cette épreuve, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO, NJ3, VEX, LUE délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours.

Aucunes licences LJA seront délivrées sur place. **Elles devront impérativement être prise sur le site de la FFM au minimum 72h avant la manifestation.** Tous pilotes sans licence annuelle, n'ayant pas de licence une manifestation le jour de l'épreuve, se verra refuser sa participation et ne sera pas remboursé de son engagement.

ARTICLE 4 - MACHINES

Les machines admises à disputer cette épreuve doivent être conforme au règlement technique de l'épreuve. **Les numéros souhaitez seront validés par l'organisateur dans l'ordre de l'arrivée des inscriptions.**

ARTICLE 5 - ENGAGEMENTS

Chaque demande doit être accompagnée du montant des droits fixés à 270€ (plus 10€ de droit de transpondeur) pour toutes les catégories. L'épreuve du Trophée d'Automne a pour objectif de permettre aux pilotes amateurs et confirmés dans le sport motocycliste d'assouvir leur passion dans les meilleures conditions et d'y trouver le plaisir qu'ils en attendent. C'est pourquoi tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de participer à une séance qualificative et à deux courses minimums.

Le vendredi est ouvert à du roulage par catégories et à raison de 3 sessions de 20mn par catégorie.



TROPHEE D'AUTOMNE 2023



Les concurrents ont la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions, par internet uniquement via le site : <https://www.rmscv.fr>, pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer
Les priorités sont déterminées par la validation du RMSCV des demandes d'engagements.
Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets les engagements qui continuent à arriver seront mises en liste d'attente.

En cas de désistement les places devenues disponibles sont proposées aux pilotes figurant sur cette liste dans l'ordre de réception de leur demande d'engagement.

Les engagements sont accessibles à compter du **01/03/2023** et seront valides uniquement par le paiement en ligne.

Les engagements seront clos 7 JOURS avant la date de la manifestation.

Dans le cas où une catégorie comprend à la date de clôture des engagements de moins de 10 participants, le RMSCV se réserve le droit d'annuler cette catégorie.

Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements ne peuvent se faire que par le site Internet. Le paiement ne peut alors être fait que par carte bancaire. **Aucun autre type de demandes (fax, mail, etc.) n'est accepté.**

En cas de paiement revenu impayé :

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

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

Pilote souhaitant déclarer forfait :

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

En cas de force majeure, le RMSCV se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve. Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont pas remboursés.

ARTICLE 6 - DEROULEMENT DES EPREUVES

6.1 - Vérifications

Les opérations de contrôle administratif et technique ont lieu le vendredi de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 19 heures.

Le samedi, les vérifications reprennent à 7 heures jusqu'à 12 heures.

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement au moins une heure avant le début des séries de sa catégorie.

Tout pilote qui se présente hors délai peut se voir refuser l'accès à l'épreuve.

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

Les pilotes doivent être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs. Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire est sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne sont pas respectés, le pilote concerné ne peut prendre la piste qu'après s'être remis en conformité.

Aucune réclamation n'est admise à ce sujet.

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

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) est présenté à la pré grille.

Une fois la pré grille ouverte, il n'est pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

6.2 - Qualifications

Des essais chronométrés d'une durée de 20 minutes et de 25 minutes selon les catégories, déterminent la place sur la grille de départ des courses.

Dans le cas où, dans une catégorie, lors de la 1ère réunion de jury du vendredi soir le nombre de pilotes ayant satisfait aux contrôles administratifs et en mesure de prendre le départ ne dépasse pas la capacité de la piste en course il est organisé deux courses finales. Le classement de la séance d'essais chronométrés définit la position sur la grille de départ de la course 1 et deux.

Tant pour les essais chronométrés que pour les courses finales, un pilote ne peut concourir que dans la série qui lui a été désignée.

Le changement de machine est interdit. Le changement de roue est interdit, sauf accord d'un Commissaire Technique qui doit en avertir le Directeur de Course ou pour une course déclarée Wet.

A l'issue des essais chronométrés et des courses de finales, tous les concurrents peuvent passer au contrôle sonomètre.

Les pilotes dont la machine n'est pas conforme après ce contrôle sonométrique, et après remise en conformité, restent à leur place sur la grille de départ mais sont pénalisés par un passage par la voie des stands durant leur course de finale.



TROPHEE D'AUTOMNE 2023



6.2.1 - Pilotes qualifiés

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses de finale. Le Jury de l'épreuve peut, avec l'accord du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle. Dans ces conditions, les pilotes repêchés partent depuis la voie des stands. Il n'est pas appliqué de temps limite de qualification.

Les essais chronométrés sont pris en compte pour établir la grille de départ des finales.

La pole position revient à celui qui a réalisé le meilleur temps chronométré. En cas d'ex aequo le second meilleur temps est pris en compte, la même méthode est appliquée pour les autres places de grille.

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

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

Pour la WOMEN'S CUP, selon règlement championnat de France.

6.3 - Courses finales

Dans chaque classe, les courses finales se disputent sur une course de 20' environ pour toutes les cylindrées sauf pour les 600cc et 1000cc où les courses sont de 25' environ.

ARTICLE 7 - ARRET DE COURSE/NOUVEAU DEPART

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

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

Dans le cas où il se met à pleuvoir lors d'une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle n'est pas systématiquement, les pneus DOT étant compatibles avec une piste mouillée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit l'être, quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ n'est redonné. Si 50 % au minimum et moins des 2/3 de la distance de la course sur le tour où est effectué le classement a été couvert, la moitié des points est attribuée.

ARTICLE 8 - DEPART ANTICIPE

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

ARTICLE 9 - ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes peuvent être appliquées par le Jury, en cas de non-observation de la réglementation de l'épreuve et notamment de la réglementation technique :

- avertissement,
- pénalité de temps et de points,
- déclassement de l'épreuve,

ARTICLE 10 - PODIUMS

A l'issue de chaque finale un podium est organisé, une coupe est remise aux trois premiers.

ARTICLE 11 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de 75 €. Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine elle doit préciser quelle partie de celle-ci est incriminée. Si elle nécessite un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 150 € pour les moteurs à 2 temps et de 300 € pour les moteurs à 4 temps.

ARTICLE 12 - APPLICATION DU REGLEMENT

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

ARTICLE 13 - OFFICIELS

Le Directeur de Course, le Directeur de Course Adjoint, Directeur de Course Stagiaire, les Commissaires Techniques, les Chronométrateurs et le délégué sont désignés par la FFM.

Les Commissaire Sportif sont désignés par l'organisateur.

Le Directeur de Course, son Adjoint, le Directeur de Course Stagiaire et les Commissaires Sportifs doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.



TROPHEE D'AUTOMNE 2023



Trois aides Commissaires Techniques, nommés par l'organisateur, doivent impérativement être présents durant toutes les vérifications techniques. Ceux-ci doivent être titulaires de la licence de Commissaire Technique.

ARTICLE 14 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.

Au début de l'épreuve, les concurrents se voient remettre un transpondeur qu'ils doivent restituer à l'issue de la manifestation.

Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours au RMSCV. Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent. **Une caution sera demandée au contrôle administratif.** Le transpondeur doit être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Le support de transpondeur est obligatoire.

ARTICLE 15 - RESPONSABILITES

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

ARTICLE 16 - LAISSEZ-PASSER

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

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

ARTICLE 17 - CIRCULATION DANS LE PARC COUREURS POUR RAISON DE SECURITE

La circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, il est recommandé aux pilotes et passagers de porter un casque, ils ne doivent également **pas émettre un bruit supérieur à 90 db**. La pratique du deux roues, vélo et tout engin motorisé, par des enfants de moins de 10 ans est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

ARTICLE 18 - BRIEFING

Un briefing obligatoire par catégorie est organisé à chaque épreuve. Toute absence aux briefings est passible d'une amende de 75 €.

REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES DES EPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE ET DES COURSES DE COTE

Préambule

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

Pour la WOMEN'S CUP, selon règlement championnat de France.

Article 1 – Généralités

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine.

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieures. Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote. Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé uniquement si ce sont des pièces d'origine.

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique ou composite tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.

Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.



TROPHEE D'AUTOMNE 2023



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

Article 2 – Coupe contact et coupe circuit

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

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

Article 3 – Papillon des gaz

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

Article 4 – Récupérateurs

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 qui doit être vide avant tous départs.

La capacité des récupérateurs devra être :

- de 250ml pour les reniflards de la boîte de vitesse.
- de 500ml pour le 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 et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250ml) en matériau approprié.

Article 5 – Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

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

Article 6 – Système d'échappement

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motocycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologué et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine.

Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

Article 7 – Guidons

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.

De même, quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée. La réparation des guidons est interdite.

Article 8 – Leviers

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

Article 8.1 – Protection des leviers

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

Article 9 – Repose-pieds

La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm.

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale



TROPHEE D'AUTOMNE 2023



automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied. Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

Article 10 – Freins pour circuit et courses de côte

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

Article 11 – Bouchons de vidange et circuits d'huile

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

Article 12 – Circuit de refroidissement

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

Article 13 – Carénage (pour motocycles 4 T)

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée.

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motorcycle.

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

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

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

Article 14 – Réservoir de carburant

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®). Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée.

Pour l'Endurance, des vannes de remplissage rapide, type Acerbis ou Zénith sont recommandées.

Le réservoir doit être étanche, les réservoirs additionnels sont interdits. **Les réservoirs en carbone sont interdits.**

Article 15 – Equipements

Les normes de casques suivantes sont autorisées :

- *Europe : ECE 22-05 / ECE 22-06
- *Japon : JIS T 8133 : 2015
- *USA : SNELL M 2015
- *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 n'est autorisée sur les casques. **Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.**

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales, ...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les Commissaires Techniques.

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

Article 16 – Plaques numéros

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

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

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

Futura Heavy
0123456789

Futura Heavy Italic
0123456789

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

Univers Bold
0123456789

Univers Bold Italic
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789



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

Article 17 – Parc fermé, contrôle de conformité et démontage

Lors d'une épreuve, les points qui doivent être contrôlés à l'issue des essais ou de la course, dans les diverses classes, sont définis par le délégué et le responsable techniques. Le directeur de course doit en être averti. S'il n'y a pas de délégué sur l'épreuve, cette décision est prise conjointement entre le Directeur de Course et le responsable technique.

Le Directeur de Course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Il peut également demander le plombage d'une machine à n'importe quel moment de l'épreuve.

Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout pilote refusant le démontage, un passage au banc de puissance ou dont la machine présente une non-conformité technique, se verra déclassé de l'épreuve et une sanction complémentaire pourra lui être infligée.

Ces points ne sont toutefois pas les seuls à pouvoir être contrôlés lors de l'épreuve.

ART. 17.1 - PARC FERME

A l'issue de la course, certaines machines peuvent être mises en parc fermé et des contrôles de conformité peuvent avoir lieu. La machine est béquillée dans le parc fermé, la béquille pouvant être apportée par un (et un seul) mécanicien de l'équipe, le parc est évacué immédiatement par le pilote et son mécanicien, qui ne sont autorisés à rentrer dans le parc fermé que par le responsable technique de l'épreuve.

Toute machine devant être mise en parc fermé doit l'être dans l'état où elle se trouve à la fin de la course ou des essais, il est interdit à toute personne non-habilitée de pénétrer dans le parc fermé. Il est interdit de faire quelque intervention que ce soit sans autorisation du Directeur



TROPHEE D'AUTOMNE 2023



de Course ou du responsable du contrôle technique.

Tout pilote devant mettre sa machine en parc fermé (voir les critères spécifiques à chaque type d'épreuve), doit le faire immédiatement à l'issue du tour de décélération, ou sur injonction d'un officiel de l'épreuve. Tout pilote refusant de se présenter en parc fermé se voit appliquer une sanction par le jury pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

Les machines doivent rester dans le parc fermé le temps nécessaire aux opérations de contrôle prévues, le responsable technique ou le Directeur de course sont les seuls habilités à autoriser la sortie d'une machine. La machine reste à tout moment sous la seule responsabilité de son pilote. La Direction de Course se réserve la possibilité de mettre en parc fermé n'importe quelle machine de son choix.

ART. 17.2 – DEMONTAGE

Les opérations de démontage, si elles sont demandées, doivent débuter au plus tard 30 minutes après la mise en parc fermé et être continues dans le temps. Si ces conditions ne sont pas respectées, le pilote est convoqué au Jury qui peut prononcer une sanction pouvant aller jusqu'au déclassement de l'épreuve pour refus de démontage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur, ou le plombage de tout ou partie de la machine. La non-disponibilité temporaire pour le pilote de ces pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation.

Les concurrents doivent se charger du démontage de leur machine, afin que les Commissaires Techniques puissent en contrôler la conformité. Ils doivent être en possession de l'outillage nécessaire. Si, faute d'avoir les outils adaptés le contrôle ne pouvait être effectué, le moteur ou la machine peut être saisie et, dans ce cas les frais engendrés sont susceptibles d'être imputables au pilote.

Le jury peut également juger cette impossibilité comme un refus de démontage.

Trois personnes maximum peuvent participer au démontage (si le pilote participe, celui-ci fait partie des trois intervenants). Les servantes et caisses peuvent être contrôlées avant l'entrée dans la zone de démontage. La FFM se réserve le droit de prélever des pièces ou des ensembles de pièces pour en effectuer le contrôle ultérieurement. L'équipe concernée est conviée à ce contrôle ultérieur, sans obligation de présence. Ce contrôle peut être effectué chez un professionnel de la métrologie, au siège de la FFM ou encore chez l'importateur de la marque, etc.

Dans le cas où les mesures relevées ou les constatations effectuées lors du contrôle sont contestées, les pièces ou la machine incriminées sont alors marquées et saisies afin d'effectuer une contre-expertise auprès d'un organisme agréé, si la non-conformité est confirmée les frais de contre-expertise sont à la charge du pilote concerné.

Dans tous les cas, le concurrent ne peut prétendre à aucun dédommagement pour l'immobilisation des pièces saisies ou de la machine à laquelle elles appartiennent.

Ces pièces sont remises à la disposition du pilote le plus rapidement possible.

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

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la CNV., 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.

Article 18 – Contrôle du bruit

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines.

Le niveau sonore est de 102 db maximum, à un régime correspondant au tableau ci-dessous conforme aux spécifications de la FIM :

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
125 cc 2 Temps	7.000 RPM			
250 cc 4 Temps	5.500 RPM			
Moto 3	5.500 RPM			
Pré Moto 3	5.500 RPM			
300cc/400 cc	A calculer selon la formule rappelée ci-dessous *			
500cc/600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
750 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
Au-dessus de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

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

* Valeur indicative selon modèle : $N = \frac{30\,000 \times V}{C}$

C

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

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



TROPHEE D'AUTOMNE 2023



Article 19 – Carburant

Sauf spécification contraire, toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette appellation. Ce carburant sans plomb doit être conforme aux spécifications suivantes :

Propriété	Unités	Min	Max
RON		95.0	102.0
MON		85.0	90.0
Oxygène	%m/m		4
Benzene	% v/v		1.0
Plomb	G/l		0.005
Densité à 15°C	Kg/m3	720.0	775.0

Le carburant bio éthanol est autorisé.

Air :

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

Article 20 – Extincteur

Chaque pilote doit posséder un extincteur.

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

Article. 21 – Feu arrière rouge

Toutes les motos, **sauf celles participant à une course de côte**, doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée wet.

La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).

En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité. Le feu rouge doit être composé de 6 leds d'une puissance de 0,8 à 1,8 watt par led.

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste. Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celle de la moto.