



REGLEMENT 2014



Version du 10 décembre 2013

Règlement général de la Coupe O3Z PIRELLI

Article 1 : DEFINITION

Les Coupes o3z Pirelli sont des courses de vitesse composées de deux courses distinctes et de façon suivante :

- Une séance qualificative de 25 minutes par catégorie
- Une Superpôle de 10 minutes pour les 9 premiers par catégorie
- Deux manches par week end pour les 1000cc auxquels sont ajoutée la catégorie TWIN (bicylindre supérieur ou égale à 750cc). Nommée Coupe Hypersport O3Z PIRELLI
- Deux manches par week end réservée aux 600cc nommées Coupe Supersport O3Z PIRELLI

Ces courses sont placées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme et sous les ligues ou sont situées les circuits.

Les courses de la Coupe O3Z PIRELLI se disputeront sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M.

Pour chaque épreuve, il sera accepté aux essais un nombre de pilotes égal à la capacité de la piste pour une course de vitesse. (Cette capacité est variable selon les circuits).

Calendrier 2014 :

5 et avril : Nogaro

24 et 25 mai : Dijon Prenois

28 et 29 juin : Alcarras

9 et 10 aout : Le Vigeant

13 et 14 septembre : Ledenon

18 et 19 octobre : Magny Cours

Article 2 : ORGANISATEUR ET SECRETARIAT DE L'ORGANISATION

O3Z

Mr Alain GOMEZ

21, rue Albert Deman

85430 Aubigny

<http://www.o3z.org>

alain@o3z.fr

Tel : 06.60.21.31.78

Article 3 : JURIDICTION

Les manifestations se dérouleront conformément au Code Sportif de la FFM et aux prescriptions de la C.N.V.

Article 4 : OFFICIELS

Le directeur de course et ses adjoints seront désignés par la FFM ainsi que le président du jury. Ils seront nommés sur le règlement particulier de l'épreuve.

Article 5 : MACHINES ADMISES

Le nombre de motos admises sera stipulé sur le règlement particulier de l'épreuve.

Les motocycles autorisés en:

Coupe SUPERSPORT : 4 temps, au-dessus de 350 et jusqu'à 600cc (4 cylindres), 675cc (3 cylindres) et 749cc (2 cylindres)

Coupe HYPERSPORT : 4 temps, au-dessus de 601cc (4 cylindres) et de 750cc (2 cylindres)

Les commissaires techniques se réservent le droit de refuser aux contrôles techniques, les motos ne correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve.

Article 6 : PILOTES ADMIS

La participation aux Coupes O3Z PIRELLI est réservée aux pilotes titulaires d'une licence internationale, UEM, NCA ou NAC délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours.

L'organisation se réserve le droit de refuser les dossiers d'engagements des pilotes ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve.

Article 7 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET DEPOT DE GARANTIE

Les demandes d'engagement devront être adressées par courrier postal (uniquement) à :

O3Z
21, rue Albert Deman
85430 Aubigny

Le droit d'engagement de 260 € par pilote par course est demandé en deux chèques incluant la location du transpondeur et les droits photo en haute définition répartie de cette façon :

- Un chèque de 100 euros encaissé 120 jours avant l'épreuve
- Un chèque de 160 euros encaissé 25 jours avant l'épreuve

Un chèque de caution de 500 € couvrant les cautions du transpondeur, box et infrastructure, non encaissé, sera intégralement détruit en fin d'année. Eventuellement, il pourra être remboursé diminuée du montant nécessaire pour couvrir les pertes ou casses éventuelles du matériel confié si aucun accord amiable n'a été trouvé au préalable.

Une copie de la carte grise ou d'un Cerfa N° 13853*01 doit obligatoirement être joint.

La liste des inscrits sera visible sur le forum O3Z dès le 15 février (<http://forum.o3z.fr>).

Article 8 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les engagements devront être parvenus à O3Z avant **le 1^{er} février 2013 midi pour les pilotes s'engageant sur la totalité de la Coupe O3Z ou sur plusieurs épreuves, faute de quoi leur participation aux épreuves choisies ne sera plus prioritaire. Les engagements parvenant après cette date seront pris en compte sans pénalité pour autant qu'il reste des places disponibles sur les épreuves choisies.**

Les engagements épreuve par épreuve, devront être parvenus à O3Z **25 jours** avant celle-ci.

Article 9 : SELECTION DES PILOTES

La sélection des pilotes engagés dans le respect de l'article 7.1, pour chaque course sera effectuée, en respectant l'ordre des priorités suivantes **et dans l'ordre de réception des demandes d'engagement pour chaque niveau de priorité** (cachet de la poste faisant foi).

Lors de la première épreuve :

- Les pilotes engagés sur la totalité des épreuves,
- Les pilotes engagés sur plusieurs épreuves en fonction du nombre d'épreuves choisies,
- Les autres pilotes,

Dans le cas où un pilote correspondrait à plusieurs niveaux de priorité, c'est le plus favorable qui serait retenu. Les pilotes engagés sur la totalité de la Coupe O3Z PIRELLI ou sur plusieurs épreuves avant le **31 janvier** seront informés de la suite donnée à leur dossier dès le 16 février sur le forum O3Z (<http://forum.o3z.fr>)

A partir de la deuxième épreuve :

- Les pilotes retenus sur tout ou partie aux Coupes O3Z PIRELLI 2013
- Les pilotes ayant marqué des points aux Coupes O3Z 2012
- Les autres pilotes,

Au cas où le nombre de demandes d'engagement dépasserait le nombre admissible sur une épreuve, les dossiers seront mis en liste d'attente suivant :

- Nombre de participation aux courses
- Date de réception

Les numéros seront attribués aux pilotes disputant l'ensemble de la Coupe O3Z PIRELLI ou plusieurs courses, puis au fur et à mesure des inscriptions. Ces numéros seront attribués pour l'ensemble de la saison 2013

Article 9.1 : OBLIGATION DES PILOTES

Dans le cas où les COUPES O3Z PIRELLI ont un ou plusieurs partenaires obligatoires, leurs logos devront être apposés sur les machines conformément au plan de stickage qui sera fourni en annexe.

Article 10 : REMISE SUR DROIT D'ENGAGEMENT

Tout pilote a la possibilité de réduire le droit d'engagement à une épreuve en mettant à la disposition de l'organisation un ou deux commissaires de piste.

Ceux-ci devront être en possession de la qualification "commissaire de piste" et d'une licence OFF en cours de validité.

Ils officieront du samedi matin au dimanche soir et seront pris en charge par l'organisation pour les repas du samedi matin au dimanche midi. Attention, ces commissaires ne seront ni hébergés, ni défrayés.

La remise sur le droit d'engagement est de 80 € par commissaire mis à disposition, leur nombre étant limité à 2 personnes par pilote.

Obligation pour ces commissaires, d'être présent le samedi et le dimanche de 7H45 à 19H

Sous acceptation de O3Z suivant le nombre demandé par le plan de sécurité.

Si cette/ces personne(s) ne pouvait(ent) être présente, O3Z devra être prévenu au minimum 8 jours avant l'épreuve sous peine d'encaissement de 50% du montant du chèque de caution.

Article 11 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Le remboursement des droits d'engagement (**hors frais administratifs d'un montant de 100.00 € non remboursable**) sera effectué dans les cas suivants :

- Désistement du pilote au moins 25 jours avant l'épreuve pour raison non médical.
- Désistement passé le délai des 25 jours pour raison médical sous réserve de présentation d'un certificat médical au maximum **48 heures avant** l'ouverture du Contrôle Administratif de l'épreuve.

Aucun remboursement du montant restant ne sera effectué dans les autres cas.

Il vous est possible de prendre une assurance annulation afin de couvrir les frais administratifs auprès de :
www.assurancepiste.com

Pour être prise en compte, l'annulation doit être faite obligatoirement par mail à alain@o3z.fr ou par courrier à O3Z (Art. 2)

Article 12 : ANNULATION D'UNE EPREUVE

Si une épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables et les concurrents de ce fait ne pourraient réclamer aucune indemnité.

Sauf en cas de force majeure, les concurrents seraient informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de la course.

Article 13 : ASSURANCE

La manifestation a obtenu le visa de la FFM et est assurée en responsabilité civile, conformément aux prescriptions de l'article R 331- 30 et A 331-32 du code du sport.

Article 14 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Sauf spécification contraire des règlements particuliers de chaque épreuve :

- Les contrôles administratifs auront lieu :
Le jeudi de 18h30 à 21h30
Le vendredi de 08h00 à 12h30 et de 14h00 à 19h00
- Les contrôles techniques auront lieu :
Le vendredi de 08h30 à 12h30 et de 14h00 à 19h00
Le samedi de 08h30 à 10h30.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter dans les créneaux horaires définis aux opérations de vérifications administratives avec sa confirmation d'engagement.

Il lui sera remis son passe pilote ainsi que 3 passes assistant.

Tous les pilotes devront obligatoirement présenter leur machine et leur équipement avec leur confirmation d'engagement validé par l'administratif aux vérifications techniques dans le respect des horaires définis.

Tous les motocycles présentés devront répondre au règlement technique des Coupes O3Z PIRELLI (art. 34 à 53).

Un pilote présentant une machine au contrôle technique :

- Non accompagnée de sa carte grise ou de son dossier RSV ou encore de la déclaration en préfecture ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.
- En non-conformité avec le Règlement Technique ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Seules les motos passées et approuvées par les vérifications techniques pourront prendre part aux essais chronométrés.

Article 14.1 : PASSES ET COULEUR DU BRACELET

Chaque pilote se verra remettre 3 passes personnels lors des contrôles administratifs, 1 passe pilote ainsi que 2 passes véhicules. Les véhicules n'ayant pas son passe collé sur le pare-brise auront l'accès du paddock refusé.

Chaque pilote devra porter celui-ci pendant toute la durée des essais qualificatifs et de la course.

Un pilote ne peut prendre part aux essais s'il n'est pas muni de son bracelet pilote.

Le non-respect de ces dispositions entraînera la disqualification du pilote.

Article 15 : BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chacune des épreuves. **Tous les pilotes sont tenus d'y participer. Toute absence à celui-ci sera passible d'une sanction par le jury.**

L'heure et le lieu du briefing seront précisés dans le règlement particulier de chaque épreuve et sur le panneau d'affichage officiel.

Article 16 : TRANSPONDEUR

Il sera remis à chaque pilote un transpondeur de chronométrage, celui-ci devra constamment être fixé sur la machine en piste, durant les essais et la course. La perte, le vol ou la destruction même involontaire du transpondeur est sous la seule responsabilité du pilote.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas. Chaque machine engagée devra avoir un support de transpondeur fixé de façon permanente sur un tube de fourche entre les Tés.

Article 17 : CARBURANT

L'essence utilisée devra être du carburant vendu aux pompes du commerce routier du type sans plomb. L'essence de type bio éthanol est autorisée.

Article 18 : EMBLACEMENT PADDOCKS

Chaque pilote se verra attribué par un placier un emplacement. Il est responsable du respect de cet emplacement.

Les voies de passage et de sécurité doivent être libres (aucun véhicule ne doit y stationner).

Tout non-respect de cette règle entraînera une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion de l'épreuve.

Deux passes véhicules seront donnés afin que seuls ces véhicules puissent accéder au paddock.

Toute détérioration ou trou dans le goudron pourra engendrer l'encaissement de sa caution.

Article 19 : SECURITE - PARC COUREUR -STAND -MUR DE CHRONOMETRAGE

Les pilotes sont entièrement et seuls responsables de leur matériel.

Pour la sécurité de tous, des règles élémentaires devront être impérativement respectées :

1) Stand, voie de décélération et mur de chronométrage :

Ces endroits sont DANGEREUX, les règles y sont donc plus strictes pour la sécurité de tous.

Les stands sont accessibles sous l'entière responsabilité du pilote, qui doit assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées.

Le Pilote est le seul responsable de ses accompagnants et reste l'interlocuteur privilégié de l'organisation, de la direction de course et du jury. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe:

- **Interdiction formelle de fumer.**
- Interdiction d'emmener un animal, même attaché.
- Interdiction aux enfants de moins de 15 ans.
- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage, soit 30L maxi est autorisé).
- Interdiction d'utiliser tout matériel électrique (perceuse sans fil, compresseur, meuleuse....) dans le box à moins de 5 mètres de l'essence.
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 5 L mini, en cas de salissure le stand devra être nettoyé le plus vite possible).
- **Interdiction absolue de remonter la voie des stands avec le moteur de la moto en marche.**
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de chronométrage.

2) Parc coureur :

- Tout déplacement dans le parc devra être effectué à très faible allure et le port du casque est obligatoire pour toutes les 2 roues motorisées.
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et récupérateur de fluide mis à disposition par le circuit. Chacun doit impérativement suivre les consignes des placeurs.
- Les enfants en bas âge doivent impérativement être accompagnés d'un adulte, ceux qui utiliseront des mini motos devront obligatoirement être casqués.
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

Toute infraction à cet article sera passible d'une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion de l'épreuve.

Article 20 : ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les motos admises aux vérifications techniques et utilisées aux essais qualificatifs pourront participer à la course (sauf accord particulier du Jury).

Chaque pilote bénéficiera d'une séance d'essai de 25 minutes (+/- 5 minutes selon les circuits). Chaque pilote doit obligatoirement y participer et y effectuer au moins 3 (TROIS) tours. Il devra passer par la pré-grille. Dans la négative, il sera sanctionné par le Jury.

A la suite de cette séance, les 9 premiers pilotes participeront à une Superpôle de 10 minutes validant définitivement leurs places sur la grille de départ.

La participation à ces Superpôles est obligatoire. Si un pilote n'y participe pas, il se verra relégué à la 9^{ème} place (si sa justification devant le Jury est validée, sinon il devra prendre le départ depuis la voie des stands).

Si plusieurs pilotes ne peuvent y participer, ils seront placés sur la grille de départ suivant leurs chronos de qualifications (si leurs justifications sont validées par le Jury, sinon ils prendront le départ de la voie des stands).

Simulation de départ : les essais de départ sont autorisés après le drapeau à damiers, uniquement à l'endroit désigné par la direction de course lors du briefing.

Article 21 : LIMITE DE QUALIFICATION

Selon le règlement FFM en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote devra accomplir un temps MAXIMUM de qualification pour prétendre participer à la course. Il sera calculé pour chaque série sur la MOYENNE du temps réalisé par les 3 meilleurs pilotes de la série augmentés de 20%.

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps maximum de qualification, ne pourra pas participer à la course mais son dossier sera remis à titre exceptionnel au jury de course afin d'examiner précisément la non qualification. Les droits d'engagements ne sont pas remboursables pour ce motif.

La grille de départ sera réalisée conformément aux règles générales de la C.N.V.

Article 22 : PROCEDURE DE DEPART

La procédure de départ utilisée sera la procédure simplifiée, conformément aux règles générales de la C.N.V. (Départ type GP à 3 pilotes par ligne)

Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé d'un passage par la voie des stands tel que défini à l'article 16 des règles générales de la C.N.V.

La grille de départ de la première course sera faite conformément à la feuille de qualification après la Superpôle.

La grille de départ de la deuxième course sera faite suivant le meilleurs temps de chaque pilote réalisé lors de la première course.

Article 23 : CONDUITE EN COURSE

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.

Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.

Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir Fixe ou panneau & numéro de la machine), le pilote devra stopper au stand dans les 5 tours suivant sous peine de recevoir une sanction, allant jusqu'à l'exclusion.

Si un commissaire de piste agite le drapeau noir avec le cercle orange, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.

Article 24 : ARRÊT DE LA COURSE – NOUVEAU DEPART

S'il est nécessaire d'interrompre une course à cause d'un accident, de mauvaises conditions atmosphériques ou autres, qui rendraient impossible le déroulement normal de la course, le Directeur de course peut décider de l'interrompre en faisant présenter le drapeau rouge par les commissaires de piste.

Au moment où le drapeau rouge est présenté, les coureurs qui ne participent plus activement à la course ne seront pas classés. Dans le cas où un nouveau départ serait donné, ils ne pourront prendre part à celui-ci.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont celles précisées à l'article 6 des règles générales de la C.N.V.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et que les conditions météorologiques diffèreraient le Directeur de course pourra faire présenter les drapeaux rouges pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné, la course sera déclarée course mouillée (WET). La course pourra être également arrêtée pour toutes autres raisons de sécurité.

Le nouveau départ sera donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux et sera déclaré course mouillée (WET)

Le nouveau départ sera donné pour 5 tours, le classement de l'épreuve sera celui enregistré à l'issue de ces 5 tours.

Article 25 : VITESSE DANS LA VOIE DES STANDS – DEPASSEMENT SOUS DRAPEAU JAUNE

La vitesse de circulation dans la voie des stands est limitée entre 50 et 60 km/h suivant les circuits. Celle-ci sera stipulée sur le règlement particulier de l'épreuve. Cette limitation s'applique tant aux essais que durant la course, un radar sera installé.

Durant les essais, tout dépassement de cette vitesse sera sanctionné par le retrait du meilleur temps du pilote et/ou une amende de 75 €.

Durant la course, tout dépassement de cette vitesse sera sanctionné par un passage par la voie des stands.

Le jury aura la possibilité d'augmenter ces sanctions jusqu'à la disqualification de l'épreuve pour des dépassements importants de la vitesse limitée.

Durant les essais, tout dépassement sous drapeau jaune entraînera le retrait du meilleur temps du pilote et/ou une amende de 75 €.

En course, tout dépassement sous drapeau jaune entraînera une pénalité de « passage par la voie des stands », le team du pilote sanctionné sera averti le plus rapidement possible.

Si la durée de la course ne permet plus au pilote d'effectuer sa pénalité « passage par la voie des stands », il se verra appliquer une sanction de 15 secondes sur la feuille de résultat.

Article 26 : ARRIVEE – CLASSEMENT

Lorsque le coureur en tête a accompli le nombre de tours prévus (ou la durée prévue) pour la course, on lui présentera le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continuera à être présenté aux coureurs suivants.

Lorsque le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, aucun autre coureur ne sera autorisé à rejoindre la piste depuis la sortie de la voie des stands.

Dès que le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, le feu rouge à la sortie de la voie des stands sera allumé et un commissaire présentera un drapeau rouge.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le Commissaire du départ/arrivée présentera simultanément au(x) coureur(s) de tête, le drapeau à damiers et le drapeau bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que le(s) coureur(s) qui précède(nt) de près le coureur de tête doit(vent) terminer le dernier tour et recevoir le drapeau à damiers.

En cas d'ex-æquo, les coureurs concernés seront classés selon l'ordre du meilleur tour réalisé pendant la course.

Les résultats sont basés sur l'ordre dans lequel les coureurs ont franchi la ligne et le nombre de tours accomplis.

Pour être classé, un coureur doit 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 un délai de 5 minutes.

Pour figurer sur le classement annuel, le coureur doit participer au minimum à 4 courses sur la saison 2013.

- Classement des catégories :

Coupe SUPERSPORT :

Scratch : Général

Coupe HYPERSPORT :

Scratch : Général

Twin : de 750cc à 1200cc bi-cylindre

Article 27 : PRIME

L'organisation offrira des coupes aux trois premiers pilotes de chaque catégorie.

Le manufacturier PIRELLI offre un train de pneu au 1^{er}, un pneu arrière au 2^{ème} et un pneu avant au 3^{ème}.

L'organisation offre aux trois premiers pilotes des réductions sur leurs inscriptions à l'épreuve suivante :

- 130 euros au premier
- 80 euros au deuxième
- 50 euros au troisième

Ces primes seront offertes aux trois premiers du cumul des deux manches.

Article 28 : ATTRIBUTION DES POINTS

Le vainqueur de la Superpôle se verra attribué 2 points.

Le pilote ayant fait le meilleur tour en course se verra attribué 1 point et ce, sur chaque manche.

Les points suivants seront attribués, pour chaque manche et pour chaque catégorie :

1 ^{er} :	25 points	2 ^{ème} :	20 points	3 ^{ème} :	16 points	4 ^{ème} :	13 points	5 ^{ème} :	11 points
6 ^{ème} :	10 points	7 ^{ème} :	9 points	8 ^{ème} :	8 points	9 ^{ème} :	7 points	10 ^{ème} :	6 points
11 ^{ème} :	5 points	12 ^{ème} :	4 points	13 ^{ème} :	3 points	14 ^{ème} :	2 points	15 ^{ème} :	1 point

CLASSEMENT FINAL

LE CLASSEMENT DES COUPES O3Z PIRELLI SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ACQUIS SUR LA TOTALITE DES EPREUVES ORGANISEES.

En cas où la course serait arrêtée avant les 75% effectués et ne pouvant pas repartir, seul la moitié des points seront attribués. Si la course est arrêtée après ces 75%, la course ne repartira pas et la totalité des points seront attribués.

Les ex-aequo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc., en cas de parfaite égalité, le dernier meilleur résultat sera prépondérant.

Article 29 : RECLAMATIONS

Toute réclamation devra être faite par écrit et remise à la Direction de Course. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'une caution de 75,00 €, plus 300,00 € en cas de démontage moteur, somme qui sera rendue au réclamant dans le cas où la réclamation serait fondée.

Les 300,00 € liés à un démontage seront reversés au possesseur de la machine si celle-ci est déclarée conforme.

Délai des réclamations :

- Avant le début des essais qualificatifs pour tout ce qui concerne le règlement particulier.
- Avant la fin des vérifications pour tout ce qui a trait aux machines.
- Maximum 1/2 heure après l'affichage des résultats pour tout ce qui concerne les essais et la course.

Dans le cas où une réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant devra rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à la disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

Article 30 : CONTROLE MEDICAL

Un médecin pourra examiner les concurrents avant le départ des épreuves, il devra se tenir à la disposition du Directeur de Course. Un concurrent refusant ce contrôle sera exclu de l'épreuve.

Article 31 : 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 pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Le pilote est responsable de tous les membres de son Team. En cas de problème créé par ceux-ci, il pourra recevoir une sanction allant d'une pénalité à l'exclusion de l'épreuve.

Article 32 : PUBLICITE - DROIT A L'IMAGE

Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long de ses abords, doit OBLIGATOIREMENT faire l'objet d'un accord Préalable.

Toutes publicités liées à l'alcool ou au tabac sont formellement interdites sur quelconque support.

Dans le cadre de ces manifestations, les participants des Coupes O3Z PIRELLI, reconnaissent céder à O3Z leur droit à l'image.

Des passes "presse" pourront être délivrés sur demande et acceptation de O3Z.

Toute commercialisation de photo ou de produit dérivé de ces manifestations sans accord écrit de O3Z entrainera automatiquement une action en justice.

Article 34 : APPLICATION DU REGLEMENT

En s'engageant, les équipes déclarent connaître parfaitement le présent règlement et prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'à toutes les décisions des officiels.

Tous les points non visés par le présent règlement ou toutes les interprétations s'y rapportant, seront tranchés par le Jury selon les prescriptions du Code Sportif National de la FFM et ses annexes.

Article 35 : PRESCRIPTIONS GENERALES

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M., de ses Annexes et des règles générales pour les épreuves de Vitesse.

Article 36 : RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la FFM, les équipages et les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tout droits de recours contre l'organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la FFM.

Ils ont d'eux même, vu que ce sport est dit à risque, s'être renseigné et muni d'une assurance suivant leurs besoins en cas d'accident.

Article 37 : PLANNING HORAIRE TYPE

Samedi

08h30 – 08h45 : qualificatifs 1 - Rookies série 1

08h50 – 09h05 : qualificatifs 1 - Rookies série 2

09h15 – 09h35 : qualificatifs 1 - Endurance pilote Rouge série 1

09h40 – 10h00 : qualificatifs 1 – Endurance pilote Rouge série 2

10h10 – 10h35 : qualificatifs - Coupe Supersport

10h40 – 11h05 : qualificatifs - Coupe Hypersport

11h15 – 11h35 : qualificatifs 1 - Endurance pilote Jaune série 1

11h45 – 12h05 : qualificatifs 1 - Endurance pilote Jaune série 2

12h10 – 12h30 : qualificatifs 2 - Rookies série 1

12h40 – 13h00 : qualificatifs 2 - Rookies série 2

14h00 – 14h20 : qualificatifs 2 - Endurance pilote Rouge série 1

14h25 – 14h45 : qualificatifs 2 - Endurance pilote Rouge série 2

14h55 – 15h05 : Superpôle Supersport

15h10 – 15h20 : Superpôle Hypersport

15h30 – 15h50 : qualificatifs 2 - Endurance pilote Jaune série 1

15h55 – 16h15 : qualificatifs 2 - Endurance pilote Jaune série 2

16h30 – 16h50 : Course des Rookies – Finale B

17h05– 17h30 : Course des Rookies – Finale A

17h45 – 18h05 : Coupe Supersport

18h20 – 18h45 : Coupe Hypersport

Dimanche

08h30 – 12h15 : Trophée O3Z d'Endurance – finale B

12h30 - 12h55 : Coupe Supersport

14h00 – 14h25 : Coupe Hypersport

14h45 – 18h45 : Trophée O3Z d'Endurance – finale A

Règlement technique

des

COUPES O3Z-PIRELLI

Article 1 : GENERALITES

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 les vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

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.

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 carter enveloppant en métal, matériaux composites ou synthétique moulés, le contrôleur technique sera seul juge de l'efficacité du dispositif. Afin d'éviter les pertes intempestives de ceux-ci ils doivent visés avec les vis du carter

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

Article 2 : COUPE CONTACT

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

Lorsqu'une coupure de circuit n'est pas installée d'origine par le fabricant, les pompes à essence électriques doivent être connectées à un coupe circuit qui sera actionné automatiquement dès que la moto s'arrête et se couche. Ce coupe circuit doit désactiver la pompe à essence et le système d'allumage en l'espace de deux secondes. La mise hors circuit de la pompe à essence et du système d'allumage peut être contrôlée sur instruction des officiels.

Article 3 : PAILLON DES GAZ

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.

Article 4 : DISPOSITIF DE DEMARRAGE

Aucune modification n'est autorisée. Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité. L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.

Le générateur/ alternateur devra assurer la charge de la batterie.

Les dimensions et le type de batterie doivent être tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée

Article 5 : MOTEUR

Métrie autorisée.

Modification des arbres à cames autorisée.

Modification du joint de culasse autorisée.

Modification de la culasse autorisée.

Modifications des cylindres interdites.

Article 6 : ALIMENTATIONS

Les conduites d'essence peuvent être remplacées, mais le robinet d'essence doit rester d'origine de la machine homologuée.

Des connecteurs rapides peuvent être utilisés.

Les conduites de mise à l'air peuvent être remplacées.

Des filtres à carburant peuvent être rajoutés.

- Système d'injection de carburant

Aucune modification n'est autorisée pour le système d'injection.

Les injecteurs, les pavillons venturi, la pompe à essence et le régulateur de pression (**ainsi que celle-ci**) doivent être d'origine de la machine homologuée.

L'électronique qui gère le système d'injection est libre, **mais doit être située au même emplacement que l'origine.**

- Carburateurs

Aucune modification n'est autorisée.

Seuls les gicleurs boisseau ressort de boisseau aiguilles sont libres.

Article 7 : FAISCEAUX ELECTRIQUES

Le(s) faisceau(x) de câbles peut (peuvent) être modifié(s) ou remplacé(s). Des faisceaux supplémentaires peuvent être ajoutés.

La coupure des faisceaux de câbles est autorisée.

Article 8 : RADIATEURS

Le radiateur d'eau peut être modifié ou remplacé par rapport à celui monté sur la machine homologuée, uniquement s'il peut être fixé à l'endroit standard et qu'il n'exige aucune modification du cadre principal.

Cependant l'apparence de l'avant et de l'arrière ainsi que le profil de la machine doivent être conformes à la forme du modèle homologué.

Le radiateur d'huile si la machine en est équipée doit rester tel que l'origine. Des radiateurs d'huile supplémentaires ne sont pas autorisés.

Les tuyaux de radiateurs reliés au moteur peuvent être changés.

Le ventilateur peut être retiré.

Article 9 : RECUPERATEURS

Les reniflards (essence et eau) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs dont la capacité totale doit être au minimum de 0,5 litre fixés correctement pour les machines équipées d'un système de recyclage automatique d'huile moteur.

Les machines non équipées de système de recyclage automatique devront avoir un bidon récupérateur de minimum 1L réservé à l'huile moteur en plus du récupérateur demandé pour les reniflards.

Article 10 : FREINS

Les disques de freins avant et arrière peuvent être changés mais doivent incorporer les montages originaux. Cependant, le diamètre extérieur, le système de ventilation doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur pour la machine homologuée. Les disques ventilés intérieurement ne sont pas autorisés. Les supports des disques de freins peuvent être changés, mais doivent garder le même décalage. Les disques de freins de remplacement doivent être en matériaux ferreux. Les étriers des freins avant peuvent être modifiés mais tous leurs points de fixation(s) doivent rester d'origine pour la machine homologuée. Les étriers de frein arrière doivent rester tel qu'à l'origine, mais un aménagement est autorisé afin qu'ils puissent rester en place afin de faciliter le changement de roue, le responsable technique restera seul juge de cet aménagement. Le maître-cylindre avant peut être changé. Le maître-cylindre arrière doit rester celui d'origine pour la machine homologuée. Les conduites des freins hydrauliques avant et arrière peuvent être changées. Le réservoir de liquide de freins peut être remplacé ou repositionné, celui à l'arrière peut être supprimé. Des connecteurs rapides peuvent être utilisés. La séparation des conduites pour les deux étriers des freins avant doit se faire au-dessus du té de la fourche inférieure (triple bride inférieure). Les plaquettes de freins avant et arrière peuvent être changées. Les goupilles de fixation des plaquettes de frein peuvent être modifiées pour un type de changement rapide. Des conduits d'air supplémentaires ne sont pas autorisés.

Article 10.1 : PROTECTION DE REIN

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

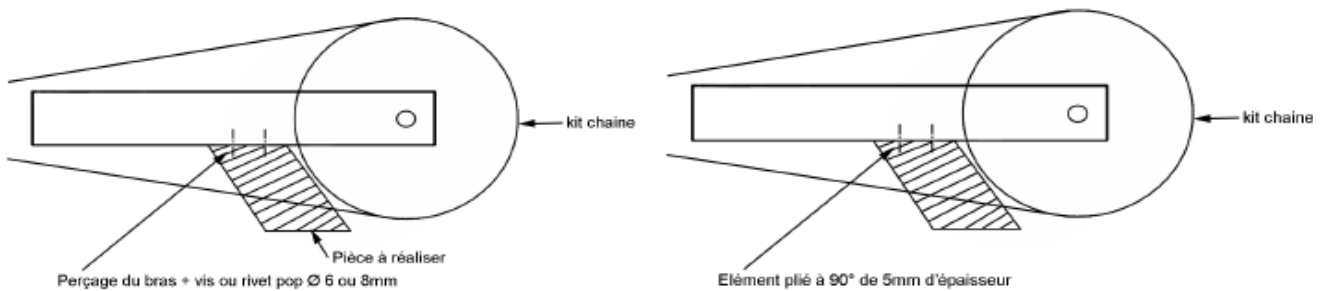
Article 11 : PROTECTION DE CHAÎNE

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 arrière.

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

Réalisation de la protection de chaîne



Article 12 : SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT

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

Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

L'emplacement, l'apparence et le profil du silencieux doivent rester tels que le modèle homologué.

Les lignes dites hautes ne sont pas autorisées si la machine n'est pas homologuée avec par le constructeur et inversement.

Les machines dotées d'un échappement "bas" (chambre de tranquillisation sous le moteur et silencieux court) pourront déroger à la règle de profil pour autant que le silencieux se trouve dans un triangle dont les sommets sont formés par l'axe du repose pieds,

l'axe de la roue arrière et la projection verticale reliant celui-ci au bord supérieur de la jante arrière (voir croquis ci-dessous). Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants. La limite de bruit est de 102 db **maximum à tout moment de la manifestation**, aux régimes définis à l'article 27.

Article 13 : GUIDONS

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

L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.

La réparation des guidons est interdite.

Les demi-guidons et guidons adaptables sont autorisés.

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.

Article 14 : LEVIERS

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 19 mm mini.

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 faire partie intégrante du levier.

Les leviers de frein repliables sont autorisés. Les leviers à boule ajourée sont autorisés.

Le levier de frein pourra être remplacé par un modèle comportant un système de rattrapage de jeu extérieur.

Article 15 : REPOSE-PIEDS

La longueur minimum des repose-pied doit être de 65 mm

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

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

Article 16 : 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. Le filtre à huile externe doit être **"freiné"** par un fil métallique de sécurité.

Tous les **raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doit être freiné par un fil métallique de sécurité.**

Article 17 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

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

Article 18 : CARENAGE

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions où le directeur de course déclare la piste "WET".

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

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.

Article 19 : FEU ARRIERE

Un feu de couleur rouge positionné à l'arrière de la moto est vivement recommandé. Celui-ci devra être alimenté via un interrupteur et uniquement allumé en cas de pluie.

Article 20 : RESERVOIR DE CARBURANT

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir.

Le réservoir doit être étanche, Les réservoirs additionnels sont interdits.

Il est recommandé de remplir le réservoir d'une mousse de type Explosafe (obligatoire pour les réservoirs en plastique et en carbone).

Article 21 : FOURCHE

Les modifications sont libres.

Article 21 : AMORTISSEUR ARRIERE

Le ou les amortisseur(s) arrière peut(vent)t être modifié(s) ou remplacé(s), mais les fixations d'origines au cadre et au bras oscillant doivent être utilisées et la timonerie de la suspension arrière doit rester d'origine de la machine homologuée.

Le ou les ressorts de suspension arrière peut(vent)t être changé(s).

Article 22 : ROUES et PNEUS

Les roues adaptables sont autorisées

Le type de pneumatique est libre. Le manufacturier PIRELLI est obligatoire.

Pas de limitation en nombre.

Le tarif appliqué au camion tout le long de l'année 2013 sera : (montage gratuit peu importe la provenance des pneus Pirelli)

Tarif 2013 au camion O3Z

				TTC
				prix vente
1804400	120/70 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V1	SC1	120
1627400	120/70 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V1	SC2	120
1627800	160/60 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V1	SC2	140
1628100	180/55 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V1	SC2	150
1628500	190/55 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V1	SC2	155
2071700	200/55 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V1	SC2	160
2303500	120/70 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V2	SC1	155
2303600	120/70 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V2	SC2	155
2304000	180/60 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V2	SC0	210
2304100	180/60 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V2	SC1	210
2304200	180/60 ZR 17	DIABLO SUPERCORSA V2	SC2	210
2332900	120/70 R 17	DIABLO SUPERBIKE	SC1	140
2333000	120/70 R 17	DIABLO SUPERBIKE	SC2	140
1631800	160/60 R 17	DIABLO SUPERBIKE	SC2	160
1632200	180/55 R 17	DIABLO SUPERBIKE	SC2	175
1736000	180/55 R 17	DIABLO SUPERBIKE	SC2	180
2333100	200/60 R 17	DIABLO SUPERBIKE	SC0	210
2333200	200/60 R 17	DIABLO SUPERBIKE	SC1	210
2333300	200/60 R 17	DIABLO SUPERBIKE	SC2	210
2243800	120/70 R 17	DIABLO RAIN	SCR1	155
1602600	160/60 R 17	DIABLO RAIN	SCR1	180
2243900	190/60 R 17	DIABLO RAIN	SCR1	210

Article 23 : EQUIPEMENTS

Un casque intégral non modulable aux normes NF et 22/05 est obligatoire. L'attache en double D est vivement conseillée.

Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques.

Une combinaison intégrale en cuir 1 pièce est obligatoire. Les doublures en nylon sont interdites.

Une protection dorsale indépendante est obligatoire sous la combinaison. Elle doit être homologuée en 1621/2

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

Article 24 : ELEMENTS A RETIRER

Les éléments suivants doivent être retirés

- Phares avant, indicateurs de directions, feu stop,
- Rétroviseurs,
- Avertisseur,
- Plaque d'immatriculation (et support de plaque),
- Boîte à outils,
- Crochet pour le casque et les bagages,
- Repose pieds passagers,
- Poignées de maintien du passager,
- Les barres de protection, les béquilles centrales et latérales.

Article 25 : ELEMENTS POUVANT ETRE ENLEVES

Tableau de bord,

Ventilateur du radiateur et ses fils d'alimentation,

Le garde chaîne pour autant qu'il ne soit pas incorporé dans le garde boue.

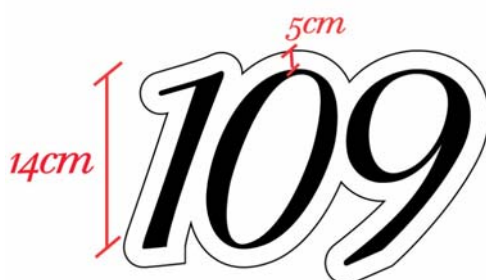
Article 26 : PLAQUES NUMEROS

Le numéro situé à l'avant, s'il n'est pas au centre de carénage, devra être apposé de chaque côté de la partie frontale de celui-ci.

Les chiffres doivent être d'une hauteur de 140 mm à l'avant et de 120 mm de chaque côté du sabot.

La couleur des fonds de plaques doivent être blanche et les numéros noirs (excepté les concurrents participants au CFE)

Un espace de 5 cm autour des numéros doit être préservé de tout marquage ou changement de couleur.



Article 27 : CONTROLE DU BRUIT

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

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
Jusqu'à 600 cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
De 601 à 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.

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

Article 28 : Acquisition de données

L'acquisition de données est autorisée, la télémétrie est interdite (cf. article 11 des règles générales pour les épreuves de vitesse).