

# REGLEMENT 2016



Version du 1 décembre 2015

# Règlement général HYPERSPORT O3Z

## Article 1 : DEFINITION

Les Coupes Hypersport o3z et les Rookies Hypersport sont des courses de vitesse organisées par PRMC, composées de deux courses distinctes et de la façon suivante :

- Une séance d'essai libre obligatoire le vendredi
- Une séance chronométrée qualificative de 20 minutes le samedi matin
- Deux manches par week end se dérouleront le samedi après-midi pour les moins rapide dénommée ROOKIES HYPERSPORT
- Deux manches par week end, une le samedi après-midi et une le dimanche midi pour les plus rapide dénommée COUPE HYPERSPORT O3Z

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 Hypersport O3Z et des Rookies Hypersport 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 le double de pilotes de la capacité de la piste pour une course de vitesse. (Cette capacité est variable selon les circuits).

## Calendrier 2016 :

**30 avril et 1 mai : PAU ARNOS**

**28 et 29 mai : DIJON PRENOIS**

**25 et 26 juin : NOGARO**

**6 et 7 aout : LE VIGEANT**

**10 et 11 septembre : ALCARRAS (Espagne)**

**15 et 16 octobre : MAGNY COURS**

## Article 2 : ORGANISATEURS

### PRMC (Administratif)

9 place Louis Loucheur

94500 Champigny sur marne

[contact.prmc@gmail.com](mailto:contact.prmc@gmail.com)/07.54.82.00.73

### O3Z (Technique)

21 rue Albert Deman

85430 Aubigny

[alain@o3z.fr](mailto:alain@o3z.fr) / 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, le président et les membres du jury, le responsable et les commissaires techniques seront désignés par la FFM. 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 4 temps autorisés :

A partir de 601cc (4 cylindres),

A partir de 676cc (3 cylindres)

A partir 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 et Rookies Hypersport O3Z est réservée aux pilotes titulaires d'une licence NCO délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours. Une licence internationale ou UEM sera acceptée si elle a été prise en France. Il est possible de prendre une licence une manifestation.

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 :

**Planet Racing Moto Club**  
**9 place Louis Loucheur**  
**94500 Champigny sur Marne**

Le droit d'engagement de 270€ (hormis Magny Cours 300€ et Alcarras 240€) par pilote par course est demandé incluant la location du transpondeur et les droits photo en haute définition.

Il vous est demandé lors de vos inscriptions, 2 chèques :

-1<sup>er</sup> chèque de 50€ par course (possible de cumuler) encaissé de suite correspondant aux frais administratifs.

-2<sup>ème</sup> chèque de 220€ (plus séances d'essais facultatives) 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.

La liste des inscrits sera visible sur le forum O3Z dès le 10 février.

#### **Article 8 : CLOTURE DES ENGAGEMENTS**

Les engagements devront être parvenus à PRMC avant **le 30 janvier 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 seront pris en compte suivant les places disponibles.

## **Article 9 : SELECTION DES PILOTES**

La sélection des pilotes engagés dans le respect de l'article 7, 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 et Rookies Hypersport O3Z ou sur plusieurs épreuves avant le **30 janvier** seront informés de la suite donnée à leur dossier dès le 10 février sur le forum O3Z.

### **A partir de la deuxième épreuve :**

- Les pilotes retenus sur tout ou partie aux Coupes O3Z 2015
- Les pilotes ayant marqué des points aux Coupes O3Z 2015
- 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 ou plusieurs courses, puis au fur et à mesure des inscriptions. Ces numéros seront attribués pour l'ensemble de la saison 2016**

## **Article 9.1 : OBLIGATION DES PILOTES**

Dans le cas où les COUPES ou ROOKIES HYPERSPORT O3Z 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 présents **le samedi et le dimanche de 7H45 à 19H**

Sous acceptation d' O3Z et PRMC suivant le nombre demandé par le plan de sécurité.

**Si cette/ces personne(s) ne pouvait(ent) être présente, O3Z et PRMC devront être prévenus 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 50.00 € 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 **8 jours avant** l'ouverture du Contrôle Administratif de l'épreuve.
- Désistement suite à une blessure sur un événement O3Z, le remboursement sera total.

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

Pour être prise en compte, l'annulation doit être faite obligatoirement par mail à [alain@o3z.fr](mailto:alain@o3z.fr) ou par courrier à PRMC (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 (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 leur 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, lors de son inscription pourra demander à être préinscrit en Rookie ou en Coupe. Une séance chronométrée (réservée à l'organisation) le vendredi après-midi est obligatoire afin de vous classer dans la séance qualificative correspondante à votre performance.

Chaque pilote bénéficiera de 1 séances d'essais qualificative de 20 minutes chacune. 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.

**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% de chaque finale.

A la fin des séances qualificatives, un cumul sera effectué. Il sera ensuite séparé en 2 groupes. Les plus rapides seront en COUPE, les moins rapides seront en ROOKIE. Les grilles de départ seront faite sur le nombre de participant scinder en 2 groupes égaux (plus 1 en COUPE si nombre impair)

Tout pilote dont le temps de qualification sera supérieur au temps maximum de qualification, ne pourra pas participer à la course. Les droits d'engagements ne sont pas remboursables pour ce motif.

Si un pilote n'avait pas pu prendre part à sa séance qualificative, son chrono du vendredi serait remis au jury qui pourra le faire partir fond de grille du groupe adéquate.

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 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 présente 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 demander à tous les postes de 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)

Toute course interrompue repartira pour une distance réduite à 2/3 de la distance de la course précédente, avec un minimum de 5 tours. Dans l'éventualité, où une course devrait repartir pour une distance inférieure à 5 tours, la Direction de Course déterminera la distance de la nouvelle course en se basant sur 5 tours minimum.

## **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.

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.

-Classement des catégories :

Coupe HYPERSPORT (finale 1) :

Scratch : Général

ROOKIES HYPERSPORT (finale 2) :

Scratch : Général

## **Article 27 : PODIUMS**

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

L'organisation offre aux trois premiers pilotes de la finale 1 des réductions sur leurs inscriptions à l'épreuve suivante :

*Ces avantages sont distribués aux trois premiers du cumul des deux manches.*

-200 euros au premier + 1 train de pneu

-100 euros au deuxième + 1 pneu arrière

-50 euros au troisième + 1 pneu avant

## **Article 28 : ATTRIBUTION DES POINTS**

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

Les points suivants seront attribués, pour chaque manche :

1<sup>er</sup> : 25 points      2<sup>ème</sup> : 20 points      3<sup>ème</sup> : 16 points      4<sup>ème</sup> : 13 points      5<sup>ème</sup> : 11 points

6<sup>ème</sup> : 10 points      7<sup>ème</sup> : 9 points      8<sup>ème</sup> : 8 points      9<sup>ème</sup> : 7 points      10<sup>ème</sup> : 6 points

11<sup>ème</sup> : 5 points      12<sup>ème</sup> : 4 points      13<sup>ème</sup> : 3 points      14<sup>ème</sup> : 2 points      15<sup>ème</sup> : 1 point

*CLASSEMENT FINAL*

**LE CLASSEMENT DES COUPES O3Z SERA OBTENU EN ADDITIONNANT LES RESULTATS ACQUIS SUR LA TOTALITE DES EPREUVES ORGANISEES SUR L'ANNEE 2016.**

En cas où la course serait arrêtée avant les 75% effectués et ne pouvant pas repartir, seuls 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 reconnaissent céder à O3Z et PRMC leur droit à l'image.

Des passes "presse" pourront être délivrés sur demande et acceptation d'O3Z et PRMC.

En application de l'article L333-1 du code du sport, toute commercialisation de photo, de vidéo ou de produit dérivé de ces manifestations est interdite si elle n'a pas fait l'objet d'une convention avec O3Z et PRMC. Ces derniers se réservent le droit de poursuivre en justice les contrevenants.

#### **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.

# Règlement technique

## SUPERSPORT O3Z

### REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES

#### DES EPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE

##### 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).

##### 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.

**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.**

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

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

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

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

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les 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 de couleur rouge. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

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

## **Article 3 – Papillon des gaz**

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

## **Article 4 – Récupérateurs**

- Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.
- La capacité d'un récupérateur devra être :
  - de 250cc pour les reniflards de la boîte de vitesse.
  - De 250cc pour les moteurs 4T démunis d'un système de recyclage permanent,
- Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.
- Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.
- Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cc) en matériau approprié.

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

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

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

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

## **Article 6 – Système d'échappement**

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

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

Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

## **Article 7 – Guidons**

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.

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

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

La réparation des guidons est interdite.

## **Article 8 – Leviers**

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

### **Article 8.1 – Protection des leviers**

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

## **Article 9 – Repose-pieds**

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

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

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

## **Article 10 – Freins pour circuit et courses de côte**

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

## **Article 11 – Bouchons de vidange et circuits d'huile**

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

## **Article 12 – Circuit de refroidissement**

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

## **Article 13 – Carénage**

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

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

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 maximum suivantes : Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait**

#### **Article 14 – Réservoir de carburant**

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), (pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée).

Pour l'Endurance, des vannes de remplissage rapide, type Acerbis sont recommandées. Le réservoir doit être étanche, Les réservoirs additionnels sont interdits.

il est recommandé de remplir les réservoir d'une mousse de type Explosafe.

#### **Article 15 – Equipements**

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M.

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. **Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits.** Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques.

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

Le casque intégrale doit être aux normes 22-05

La protection dorsale doit être aux normes 1621-2

Une combinaison en cuir une seule pièce. Doublure nylon interdite si elle est au contact de la peau.

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

#### **Article 16 – Plaques numéros**

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

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm  
Largeur minimale : 80  
Largeur min. des traits: 25 mm



Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Hauteur minimale : 120 mm  
Largeur minimale : 80 mm  
Largeur min. des traits : 25 mm

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



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

Futura Heavy

**0123456789**

Futura Heavy Italic

**0123456789**

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 et contrôle de conformité**

A l'issue de la course, à la demande du Directeur de Course et conformément à la réglementation, certaines machines pourront être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité pourront avoir lieu. La mise en parc fermé doit être effective immédiatement après l'arrivée de la course, et le début des opérations de démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après l'arrivée. Passé ce délai, le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence.

Trois personnes maximum peuvent participer au contrôle (si le pilote participe, celui-ci fait parti des trois intervenants).

#### **Article 18 – Approbation des systèmes électroniques additionnels**

Dans le cas où le règlement spécifique de l'épreuve ou du cycle d'épreuves le permet, l'adjonction de dispositifs électroniques additionnels pour régler le mélange de carburant peut être installé. Ce

dispositif doit uniquement être intercalé entre la commande d'injecteurs et les injecteurs, il ne peut avoir d'autres fonctions que l'optimisation de la carburation. Tout type de dispositif dont le constructeur ou l'importateur n'aura pas déposé auprès de la CNV tout les éléments demandés par celle-ci lui permettant d'apprécier la conformité du dispositif sera interdit.

### Article 19 – Contrôle du bruit

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

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

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

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

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

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

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

### Article 21 – PNEUMATIQUE

Le manufacturier unique est MICHELIN

Le nombre de pneumatique est libre

Le montage et la vente des pneumatiques sur site est assuré par AUVERGNE PNEUMATIQUE RACING ( APR )

Un logo bibendum devra être apposé de chaque côté du garde boue avant.

Un logo Michelin devra être apposé de chaque côté de la moto.

Les autocollants vous seront remis lors du contrôle administratif.

## Article 22 : Tarif pneumatique



Objet : Prix saison 2016 O3Z

CAI	Dimension Michelin	Prix Client 2016 hors taxes	PRIX TTC 2016
593588	120/70 R 17 M/C 58V POWER CUP ULTIMATE B F TL	126	151,2
238371	190/55 R 17 M/C 75V POWER CUP ULTIMATE A R TL	175	210
167219	190/55 R 17 M/C 75V POWER CUP ULTIMATE B R TL	175	210
550499	190/55 R 17 M/C 75V POWER CUP ULTIMATE C R TL	175	210
114964	120/70 R 17 M/C 58V POWER SLICK ULTIMATE B NHS F TL	126	151,2
367036	200/55 R 17 M/C 78V POWER SLICK ULTIMATE B NHS R TL	183	219,6
939849	200/55 R 17 M/C 78V POWER SLICK ULTIMATE A NHS R TL	183	219,6
179438	200/55 R 17 M/C 78V POWER SLICK ULTIMATE C NHS R TL	183	219,6
En préparation	190/55 R 17 M/C 75V POWER CUP ULTIMATE AA R TL	175	210
En préparation	200/55 R 17 M/C 78V POWER SLICK ULTIMATE A - NHS R TL	183	219,6
790924	120/70 R 17 M/C 58V POWER SLICK ULTIMATE C NHS F TL	126	151,2
824200	12/60 R 17 POWER RAIN F TL	130	156
891701	19/69 R 17 POWER RAIN R TL	183	219,6
En préparation	180/55 R 17 POWER RAIN R TL	188	225,6
079725	120/70 ZR 17 M/C (58W) POWER SLICK EVO NHS F TL	112	134,4
563738	190/55 ZR 17 M/C (75W) POWER SLICK EVO NHS R TL	150	180
En préparation	200/55 ZR 17 M/C (78W) POWER SLICK EVO NHS R TL	155	186
149126	120/70 ZR 17 M/C (58W) POWER CUP EVO F TL	110	132
857557	180/55 ZR 17 M/C (73W) POWER CUP EVO R TL	142	170,4
534402	190/55 ZR 17 M/C (75W) POWER CUP EVO R TL	146	175,2
140448	200/55 ZR 17 M/C (78W) POWER CUP EVO R TL	152	182,4

☐☐☐ Certains produits sont en préparation et sortiront dans le courant 2016.

☐☐☐ Ces prix s'entendent au camion sur les différents circuits et montés sur jante.

☐☐☐ Nous ne rendons pas obligatoire l'achat au camion pour les pilotes désirant se fournir par d'autres biais.