

# TROPHEE DE L'ASPI RACING



## Règlement général 2020 Courses vitesses et Endurances du Trophée de l'Aspi Racing.

# L'Aspi Racing vous présente les Trophées de l'Aspi Racing qui comptera 2 épreuves pour la saison 2020 :

- (1) Circuit du Pôle mécanique d'Alès, le Vendredi 14, Samedi 15 et Dimanche 16 Aout 2020, Essais officiels le vendredi 14 Aout 2020. (initialement prévu le 24, 25, 26 Avril 2020 et reporté suite au COVID-19)
- (2) Circuit de Pau Arnos, le Vendredi 3, Samedi 4 et Dimanche 5 Septembre 2020. Essais officiels le vendredi 3 Septembre 2020.
- Trophée 600, 2 Qualifications + 2 Courses
- Trophée 1000, 2 Qualifications + 2 Courses
- Endurance les 249': 2 Qualifications + 1 Endurance de 249 minutes (4h09)
- Pour l'épreuve d'Alès, catégorie annexes :

Sportwin

Klass Gp

PMR Bridgestone Cup

Seront prioritaires au différent Trophées de l'Aspi Racing, les pilotes ou équipages qui souhaitent participer aux 2 épreuves.

Tarif Engagement/Epreuve	Non Licenciés Aspi	Licenciés Aspi
Tarif Vitesse 600/1000	289,00 €	279 €*
Tarif Endurance les 249'	729,00 €	699 €*
Vitesse + Endurance pour 2 pilotes du même Team	1 269,00 €	1250 €*
Vitesse + Endurance pour 3 pilotes du même Team.	1 549,00 €	1499 €*

\*Tarif pour les pilotes ou équipages complet licenciés au moto club de l'Aspi Racing.(FFM 2351).

\*\*Tarif sans le Box pour les Endurances

Ceux qui prennent un box le week-end complet ne paieront pas de supplément, cependant il leur sera demandé d'accueillir d'autres équipages et dans ce cas, les équipages accueillis devront leur reverser 30 € par équipage pour compensation.

Un chèque de Caution de 500 € est exigé pour les Cautions des transpondeurs, Box pour l'Endurance, celui ci pourra être conservé pour l'ensemble des 2 Trophées et ne sera bien entendu pas encaissé hormis pour couvrir les frais éventuels de la perte des Transpondeurs ou détérioration des Box ou non respect du règlement.

Seront prioritaires au(x) Trophée(S) de l'Aspi Racing, les pilotes ou équipages qui souhaitent participer aux 2 épreuves.



Pourront participer au Trophée de l'Aspi Racing, les titulaires d'une licence F.F.M. NCO en cours de validité ou **les pilotes munis d'une licence « une manifestation, LJA »**. Voir sur le site de la Fédération Française de motocyclisme (FFM).

Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans (15 ans pour les cylindrées de moins de 600 cc) et titulaires du C.A.S.M. conformément aux règlements de la F.F.M.

Nombres de coureurs maxi en piste en épreuve vitesse : de 35 à 42 en qualification et en course selon les circuits.

Nombres de coureurs maxi en piste en épreuve d'Endurance : de 35 à 47 en qualification et course selon les circuits.

#### **Conditions d'annulations pour les participants :**

**2 mois avant l'épreuve : Remboursement de l'inscription moins des frais d'annulation de 50 € pour la vitesse et 100 € de frais d'annulation pour les Endurances.**

**1 mois avant : Remboursement de 50% de l'inscription**

**Moins d'un mois : Pas de remboursement.**

**Annulation de l'épreuve : en cas d'annulations de l'épreuve, une retenue de 20 € sera appliquée par inscription.**

**Un report de date d'épreuve ne correspond pas à une annulation de celle ci,**

**Si un participant souhaite annuler suite à un report de date, les frais d'annulations pourront être appliqués.**

#### **Les différentes catégories :**

##### **Catégorie Trophée Vitesse 1000 cc ou Endurance les 249' 1000 cc :**

Toutes sportives et Roadster à partir de 1993 (dérogation possible sur demande)

Supérieur à 749 cc pour les 4 cylindres

Supérieur à 797 cc pour les 3 cylindres

Supérieur à 959 cc pour les bicylindres.

Exemple Yamaha R1, Suzuki 750\*/1000 GSXR, Honda CBR 900, 929, 954,1000/ Kawasaki ZX9R, ZX10R, ZX10RR, H2/ Ducati Panigale, 999, 1099, 1199, 1299, V4. MV Agusta F4 1000, 800\*, Aprilia RSV4, RSV 1000....

##### **Catégorie Trophée 600 cc ou Endurance les 249' 600 cc:**

Toutes sportives à partir de 1993.

De 599 cm<sup>3</sup> Jusqu'à 750 cc pour les 4 cylindres.

De 599 cm<sup>3</sup> jusqu'à 798 cc pour les 3 cylindres.

De 599 cm<sup>3</sup> Jusqu'à 959 cc pour les bicylindres.

Tous Roadster à partir de 1993.

De 599 cm<sup>3</sup> Jusqu'à 900 cm<sup>3</sup> pour les 4 cylindres.

De 599 cm<sup>3</sup> Jusqu'à 900 cm<sup>3</sup> pour les 3 cylindres.

De 599 cm<sup>3</sup> Jusqu'à 900 cm<sup>3</sup> pour les bicylindres.

Exemple : Yamaha R6, Honda CBR600, Suzuki GSXR600/750\*, Kawasaki ZX6R, MV Agsuta 675, 800\*, Triumph 765 , Yamaha MT09, Suzuki GSR600 OU 750, Kawasaki Z800, Z900\*, HONDA 600 Hornet.

\* Pour l'équité, ces machines pourront être classé en 600 ou 1000 par son pilote mais l'organisateur se réserve le droit de les monter ou descendre de catégorie en fonction des performances de leur pilote.



## **Les 169'd'Argent : (seront intégrés à l'Endurance les 249' pour l'épreuve d'Alès et de Pau Arnos avec un classement dédié)**

Catégorie 600 : monocylindre jusqu'à 700 cm<sup>3</sup>, bicylindres jusqu'à 700 cm<sup>3</sup>, 3-cylindres jusqu'à 675 cm<sup>3</sup>, 4-cylindres jusqu'à 600 cm<sup>3</sup>. - Monocylindre Jusqu'a 701

Catégorie 800 \* : bicylindre et 3-cylindres jusqu'à 900 cm<sup>3</sup>, 4-cylindres jusqu'à 900 cm<sup>3</sup>.

### **Dossier, adresse :**

Les pilotes ou équipage qui souhaitent participer au Trophée de Ledenon devront adresser leur dossier complet à l'adresse suivante : L'Aspi Racing – 276 rue Gustave Eiffel 30 000 Nîmes.

Le Dossier pour être complet doit comprendre :

- la fiche d'inscription complétée et signée.
- l'abandon de recours.
- Chèque pour la catégorie choisi à l'ordre de L'Aspi Racing (possibilité de plusieurs chèques pour ceux s'inscrivant à plusieurs épreuves), chèques vacances acceptés, espèce sur place si envoi d'un chèque de caution au préalable.
- Un chèque de caution de 500 € (non encaissé, à l'ordre de l'Aspi Racing) pour la caution du transpondeur, respect des règles et le Box pour ceux qui pratiquent l'endurance sans un box exclusif.

### **Paiement pour plusieurs épreuves :**

Pour ceux qui participent à plus d'une épreuve, il pourra être fait plusieurs règlements afin d'étaler les encaissements (2 paiements). Les différents encaissements se feront 2 mois avant chaque épreuve.

### **Licences et conditions de participation:**

Pourront participer au Trophée de l'Aspi Racing, les titulaires d'une licence F.F.M. NCO en cours de validité ou **les pilotes munis d'une licence « une manifestation, LJA »**. Voir sur le site de la Fédération Française de motocyclisme (FFM). Course de vitesse à partir de 15 ans pour les 600 cc. Course d'endurance à partir de 15 ans.

*Vérification licence et administratif :*

Le vendredi à partir de 17h30 et samedi matin dès 7h30.

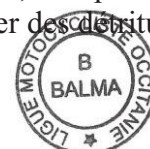
Assurance de l'épreuve : Assurance en cours de souscription conforme au règle FFM

### **Respect d'autrui et règles des circuits :**

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale pour le Trophée de L'Aspi Racing. Pour cela, nous vous demandons : - De respecter les riverains ou les personnes dans le paddock - De ne pas faire rouler de machine, quelque soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre - De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks et sur la piste - De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks - De tenir les animaux domestique en laisse - De stopper tout bruit de moteur après 22h. Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion de la compétition pourront être prises.

Une amende de 250 € sera exigée pour tout abandon de pneus sur le paddock.

Le client s'engage ainsi que pour ses accompagnateurs, ses enfants et ses animaux, à respecter la propriété privée où il est accueilli comme invité : il est strictement interdit de jeter des déchets hors



des poubelles, d'uriner hors des WC et d'effectuer toute détérioration ou salissure quelle qu'elle soit. Il est aussi interdit, en repartant, de laisser sur place les déchets polluants suivants : huiles, pneus, batterie. Il est interdit à toute personne de traverser ou d'emprunter à pied les abords de la piste et de franchir les limites protégées par un grillage. Les chiens doivent être attachés et les enfants surveillés. Tout manquement sera sanctionné par des amendes, des interdictions de piste ou des exclusions du site.

Les pilotes s'engagent à observer scrupuleusement les règles d'utilisation et consignes de sécurité en vigueur et à respecter immédiatement les demandes du responsable de piste ainsi que les indications des drapeaux ou/et des feux de signalisation (JAUNE = ralentir, ROUGE = sortir à la fin du tour) des commissaires de piste préposés, chargés de mission, mis en place par l'organisateur de la rencontre.

Aucun véhicule ne doit s'engager sur la piste sans en avoir reçu l'autorisation. Le port du casque est obligatoire pour le pilote ou passager sur l'ensemble du Paddock et sur la piste. Il est strictement interdit aux conducteurs sur la piste de faire demi-tour, d'emprunter la piste en sens inverse, de faire marche arrière, de mettre volontairement des roues hors-piste, de faire des burn out.

Sauf autorisation, les circuits interdisent les activités commerciales suivantes : commerce de boissons, de traiteurs, de vêtements, de carburants, de photos, de vidéos, de baptêmes de piste (en passager), de cours de pilotage.

## Niveau sonore

La limite du niveau sonore maximal de chaque véhicule est fixée pour les essais du Vendredi (si il y a des essais) à , 100db à Alès, 102db Pau Arnos. Pour les épreuves se déroulant le week-end, cette mesure est relevée à 102 dB. Lors de contrôle du niveau sonore des véhicules, celui-ci est effectué de façon statique à 50 cm de l'échappement, selon un angle de 45° et à un régime moteur égal à 60% du régime maximum. Aucune tolérance ne sera admise pour les véhicules modernes, sauf pour les véhicules immatriculés, conformes au Code de la Route et équipés du silencieux d'origine et conforme (non modifié).

Toute personne ne respectant pas le présent règlement intérieur ou ayant un comportement dangereux sera immédiatement exclue du circuit sans aucun remboursement possible.

## INTERDICTION

Il est strictement interdit de laisser vos pneus usagés sur l'enceinte des circuits.

## ASSURANCES

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

## INTERPRÉTATION – LITIGES

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage. Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la C.N.V., après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.



## Courses :

**Pas de chronos minimum de qualification.** (Toutefois, il s'agit de compétition, il va de soit qu'il faut un minimum d'expérience sur circuit pour participer et que pour la sécurité de tous, l'organisateur se réserve le droit de refuser un pilote s'y cela s'avère trop dangereux pour la sécurité de tous.)

Dans le cas ou un pilote n'a pu participer aux essais qualificatifs, il pourra partir du fond de grille.

Pré grille – 20 minutes avant le début des courses.

Trophée 600 ou 1000 cm3 : Qualifications + 2 courses,

Les 249 minutes : Qualifications par équipage + Endurance de 249 minutes (4h09)

Les 169 d'argent: Qualifications par équipage + Endurance de 169 minutes (2h49), épreuve qui se déroulera en même temps que les 249 minutes pour les épreuves d'Alès et de Pau Arnos, le temps de course passent donc à 249 minutes pour cette épreuve et le règlement à suivre est donc celui des 249 minutes.

## BRIEFING :

Un briefing Obligatoire sera organisé avant chaque épreuve, le vendredi après-midi. Au cours de ce briefing, des informations importantes vous seront données sur le déroulement de l'épreuve. Aussi la présence de chaque pilote est **obligatoire** pour toute la durée du briefing sous peine de pénalités en cas d'absence.

## RESULTAT :

Il sera établi un podium scratch, senior, féminin pour chaque épreuve de Vitesse.

Pour l'Endurance les 249', en plus du Scratch, il sera établi un classement 600 et 1000, Féminin (équipage 100% Féminin) et Mixte (au moins 1 féminine par équipage qui devra obligatoirement participer pendant la course.)

Pour l'Endurance d'Argent, un classement 600 et 800 sera établi (au sein des 249 minutes)



# REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES Trophée 600/1000.

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 ou d'un équipage.

## EQUIPEMENT A RETIRER

Devront être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- le phare,
- le feu de route arrière.

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 de contrôle 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. 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. ppigde 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.

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.

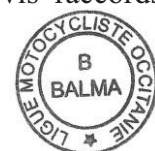
Article 7 – Guidons Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum. L'amortisseur de direction ne doit 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, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. 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. Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.

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 (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. 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. Tous les réservoir de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple. Explosafe®). Le remplacement du bouchon de réservoir est autorisé.

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 seront refusés par les Commissaires Techniques.

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 numéros de course et fond de plaques sont libres mais doivent être suffisamment lisible à bonne distance.**

Sinon, voici la règle habituelle pour information : 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. Il pourra être accordé des dérogations de couleur de plaques ou numéros si l'organisateur estime que la visibilité est bonne.

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 140 mm appliqués sur l'avant sont :  
Largeur minimale : 80 mm Largeur min. des traits : 25 mm Les dimensions de tous les chiffres  
Hauteur minimale : 120 mm appliqués sur le côté sont : Largeur minimale : 60 mm Largeur  
min. des traits : 25 mm Pour les side-cars, les numéros doivent être visibles quelle que soit la  
position du passager. Le numéro à l'avant doit être situé au milieu de la carène, en hauteur et en  
largeur.

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.  
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 :  $N = 30\,000 \times V$

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 20 – Carburant

Sauf spécification contraire, toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb dans le sens usuel de cette appellation.

#### Article 21 – Extincteur

Chaque équipage d'Endurance devra posséder un extincteur. Celui-ci devra 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 CO<sup>2</sup> (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. (PAS D'EXTINCTEUR A EAU). Attention les extincteurs présent dans les Box seront facturés pour être rechargé si la goupille est retiré.

#### ART. 22 – FEU ARRIERE ROUGE

**La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie.**

### Règlement technique en résumé :

- Pneumatique LIBRE de Marque et de Quantité.
- Combinaison cuir une pièce doublure coton ou soie ou sous combinaison + dorsale obligatoire (Réf. 1621-2) + Casque, gants homologués en très bon état, bottes sans trous.
- Freinage de vis des étriers, du bouchon de vidange ET remplissage d'huile et d'eau.
- Protection de levier de freins
- Equipement moto libre.
- Protège chaîne type dent de requin obligatoire
- Liquide de refroidissement : eau uniquement.
- Pas de phare, rétro, plaque d'immatriculation.
- Sabot fermé avec trou pouvant être ajouré en cas de pluie.
- Récupérateurs de liquide.
- Feu arrière obligatoire.
- Mousse de réservoir obligatoire



# Règlement particulier de la Course Des 169'd'Argent (se référer au règlement les 249' pour l'épreuve d'Alès et Pau)

## CATEGORIES

### Article 1

Les motocycles de type roadster (modèles dépourvus de carénage, les types S et F ne pourront concourir) des classes suivantes sont autorisées à prendre part à l'épreuve :

- Catégorie 600 : monocylindre jusqu'à 700 cm<sup>3</sup>, bicylindres jusqu'à 700 cm<sup>3</sup>, 3-cylindres jusqu'à 675 cm<sup>3</sup>, 4-cylindres jusqu'à 600 cm<sup>3</sup>. - Monocylindre jusqu'à 701 : KTM 690 Duke (à partir du millésime 2012), KTM 690 Duke R (à partir du millésime 2013), Husqvarna 701 Vitpilen- Bicylindre : Cagiva Raptor 650, Ducati 696 Monster, Honda CB 500 (à partir du millésime 2013), Hyosung 650 Comet, Kawasaki ER-6 N, Kawazaki Z 650, Suzuki Gladius 650, Suzuki SV 650 N, Yamaha MT-07, Yamaha MT-07 Motocage - 3-cylindres: MV Agusta Brutale 675, Triumph 675 Street Triple et Street Triple R, - 4-cylindres: Honda CB 600 F Hornet, Benelli BN 600 (à partir du millésime 2013), Suzuki GSR 600, Yamaha XJ6, Yamaha FZ, Benelli BN 600 R
- Catégorie 800 \* : bicylindre et 3-cylindres jusqu'à 900 cm<sup>3</sup>, 4-cylindres jusqu'à 900 cm<sup>3</sup>. - Bicylindre : Aprilia Shiver 750, Aprilia Shiver 883, BMW F 800 R, Ducati 796 Monster, Ducati 821 Monster, Harley Davidson Street 750, Harley Davidson 883, Husqvarna Nuda, MotoGuzzi 850 Griso, KTM 790 Duke, Benelli 752 S- 3-cylindres : Benelli TNT 899, MV Agusta Brutale 750, MV Agusta Brutale 800, Yamaha MT-09, Yamaha MT-09 Sport Tracker, Yamaha MT-09 Street Rally, Triumph Street Triple 765 S, Triumph Street Triple 765 R, Triumph Street Triple 765 RS, Yamaha MT-09 SP- 4-cylindres : Kawasaki Z 750, Kawazaki Z 800/ Z900, Suzuki GSR 750, Suzuki GS750, Yamaha FZ8, Honda CB 650 F \*

## NOMBRE D'EQUIPAGES ET DE PILOTES ADMIS:

### Articles 2

Le nombre maximum d'équipages invités à participer aux essais est de : 42 équipages

Le nombre maximum d'équipages admis en course est de : 42 équipages.

Chaque équipage devra être composé de deux pilotes sur une moto.

## REGLEMENTATION TECHNIQUE:

### Article 3

Chaque équipe ne pourra présenter qu'une seule moto lors des vérifications techniques.

PNEUMATIQUES - De marque libre, Les pneumatiques rainurés, slicks et pluie sont autorisés.

## PRÉPARATION OBLIGATOIRE:

### Article 4

Excepté ce qui est prévu dans cette annexe, la moto devra être conforme aux normes édictées par le code sportif national et ses annexes. Les reniflards de liquide (essence et eau) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité minimale de 0,5 litre. Le système de recyclage d'origine devra être conservé et aboutir dans la boîte à air.

- Tous les bouchons de remplissage, de niveau et de vidange d'huile, ainsi que la cartouche de filtre à huile et tous les raccords hydrauliques seront freinés par un fil métallique de sécurité. - Les extrémités du guidon doivent être bouchées.
- Béquilles - clignotants - rétroviseurs - repose pieds passager - phare et support de phare - klaxon - support de plaque minéralogique - protection de chaîne - barre de maintien passager - poignées de béquillage doivent être retirés. - La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie.



## **TABLEAU DES MODIFICATIONS AUTORISÉES.**

### Article 5

#### **FOURCHE 5.1**

Les tubes et fourreaux sont libres. Toutes les modifications internes (ressorts, empilages des clapets, passage et quantité d'huile, réglages, etc.) sont autorisées. Le changement des bouchons supérieurs de fourche pour un modèle permettant les réglages (précontrainte des ressorts et détente) est autorisé.

#### **AMORTISSEUR DE DIRECTION 5.2**

Autorisé. Si jamais les méthodes de fixation du dispositif venaient à entraver le braquage de la moto, l'amortisseur devra être retiré.

#### **AMORTISSEUR ARRIÈRE 5.3**

De marque libre, il devra prendre place sur la fixation d'origine. Les biellettes adaptables sont autorisées.

#### **REPOSE PIEDS ET PLATINES 5.4**

De marque libre, les repose-pieds devront être d'une longueur minimum de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Si les repose-pieds ne sont pas rabattables, ils comporteront obligatoirement un embout fabriqué dans une matière plastique, Téflon ou équivalent.

#### **FREINS 5.5**

De marque libre, il sera possible de changer l'ensemble du système de freinage (maître-cylindre avant et arrière, liquide, plaquettes, disques) à condition de conserver dimension et matériaux d'origine. - Il est fortement recommandé de monter des durites de frein de type « aviation » (1 durite par étrier au départ du maître cylindre). La séparation des durites de frein devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Il est impossible de changer les étriers. Les motos doivent être équipées d'une protection 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

#### **TRANSMISSION SECONDAIRE 5.6**

De marque libre. Les attaches rapides sur la chaîne sont interdites. La boîte de vitesses doit être d'origine du type considéré. Modifier le renvoi du sélecteur pour rouler en mode « inversé » est autorisé.

#### **PROTECTION CHAÎNE 5.7**

La protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire. - Un guide chaîne fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main de passer dans la couronne arrière, est obligatoire. Fabriqué soit en nylon, téflon ou matériaux composites, et n'ayant pas d'arêtes saillantes, il devra être d'une épaisseur de 5 mm au minimum. Sa fixation devra être assurée par des vis ou des rivets.

#### **ROUES ET ENTRETOISES 5.8**

Les roues d'origine, ou éléments adaptables dans les mêmes dimensions, doivent être conservées. Interdiction aux jantes en carbone, titane, ou magnésium, à moins que l'un de ces matériaux ne soient utilisés d'origines. Les entretoises sont libres.

#### **SELLE 5.9**

Les selles monoplaces sont autorisées.

#### **TABLEAU DE BORD 5.10**

Le système complet du compteur pourra être retiré, un compte tours devra néanmoins être conservé (support libre).

#### **SUPPORT DE BEQUILLE 5.11**

Les supports de béquilles devront être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente. Les systèmes de V inversé type EWC sont interdits.

#### **CARBURATEURS 5.12**

Ils devront rester d'origine. Gicleurs, puits d'aiguille et aiguilles sont libres. - Interdiction de positionner la commande de starter au niveau du guidon.

#### **REGLAGE D'INJECTION 5.13**

L'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour optimiser la combustion du carburant est autorisée. Ce dispositif doit se fixer sur les connecteurs originaux. - L'UCE et les câbles d'origines doivent être conservés. - Les contacteurs à clefs demeurent avec leurs attributs et leur position originaux.

#### **SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT 5.14**

Il devra être assuré par de l'eau. De l'alcool éthylique peut être ajouté. - Il ne devra être modifié, ni quant à son emplacement, ni quant à sa contenance. - Les radiateurs additionnels ne seront pas autorisés. - Possibilité de supprimer le ventilateur et le calorstat.

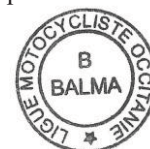
#### **BOUGIES 5.15**

Indice thermique libre.

#### **PROTECTION CARTERS MOTEUR 5.16**

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 tel qu'alliage aluminium, acier inoxydable, acier ou titane. Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters. Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

#### **FILTRE À AIR 5.17**



Les modifications et suppressions des boîtes à air sont interdites. - La boîte à air doit rester d'origine, seuls les tuyaux de drainage doivent être bouchés. - Le filtre à air doit être d'origine ou adaptable se fixant dans la boîte à air en place et lieu de l'élément d'origine.

### **POIGNEES D'ACCELERATEUR 5.18**

Poignées d'accélérateur libres.

## **TABLEAU DES PIÈCES OBLIGATOIREMENT D'ORIGINE**

Article 6

### **CADRE 6.1**

Seule une boucle arrière adaptable est tolérée. Les renforts de cadre sont interdits.

### **GUIDON 6.2**

Les guidons adaptables sont autorisés s'ils respectent la forme d'origine. - Pour les motos disposant d'une version S ou F et N, seul celui de la version N est autorisé. - Toute réparation de guidon est interdite **BATTERIE 6.3**

La batterie doit conserver les dimensions d'origine. Elle devra fournir la tension prévue par le constructeur. **MOTEUR 6.4**

Il devra rester d'origine. - Le débridage est autorisé : consiste à remettre la machine en conformité avec le modèle non bridé (débridage constructeur). Le débridage ne peut intervenir qu'à travers un échange de pièces ou le retrait d'un dispositif restrictif. - Toute modification moteur est interdite. - Le réalésage du cylindre en côte réparation est autorisé dans la limite de cylindrée du modèle considéré. - Sélection des vitesses : le shifter est autorisé. - En cas de réclamation, le moteur pourra être saisi dans le cadre du contrôle technique.

### **RÉSERVOIR D'ESSENCE 6.5**

Il devra rester d'origine. - Le remplacement du bouchon par un modèle adaptable est autorisé. - Les vannes de type "Zenith" sont interdites. - Le remplissage des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est **recommandé**.

### **SABOT MOTEUR 6.6**

Un sabot moteur doit être construit ou adapté pour recueillir, en cas de casse mécanique, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement (eau) moteur. - Le sabot moteur devra comporter deux trous au maximum de 2,5 cm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être débouchés uniquement sur piste mouillée. Les obturateurs doivent être retirables à la main par les commissaires techniques. Le ruban adhésif pour obstruer ces trous est interdit.

### **PLOMBAGE DES MOTEURS 6.7**

Il pourra être procédé au plombage des moteurs à l'issue du contrôle technique

- Un passage sur le banc de puissance pourra également être effectué et plusieurs plombs pourront être apposés sur le moteur des machines vérifiées.

### **DÉPLOMBAGE 6.8**

Le déplombage des moteurs est interdit, même pour les opérations de maintenance. Le déplombage ne peut intervenir qu'avec l'accord du responsable des contrôles techniques. - De même, si lors de la mise en parc fermé le plombage n'est pas conforme ou un plomb venait à manquer, le concurrent sera exclu.

### **CARENAGES 6.9**

Pour souligner l'identité « roadster », seuls les "saute vent" sont tolérés. Les modèles enveloppants sont interdits. Les dimensions devront être au maximum de : longueur 45 cm, largeur 45 cm. - Les manches à air (partie reliant la prise d'air du carénage au cadre) doivent être retirées, l'ajout de conduit pour relier la boîte à air est donc strictement interdit.

### **PLAQUES DE COURSE 6.10**

Les machines devront être équipées de trois plaques numéros, une sur l'avant de la machine, deux à l'arrière et placées de chaque côté (toutefois, les machines dont l'étréouissement des coques arrière ne permettrait pas de garantir une lisibilité suffisante pourront recevoir un unique numéro placé sur la partie supérieure de cette coque).

Les couleurs seront les suivantes : - Pour la catégorie 800 : Plaques rouges mates numéros blancs mats (pour les carénages de couleur rouge, il y aura une bordure blanche d'une largeur minimale de 8mm tout autour du périmètre du fond rouge) - Pour la catégorie 600 : Plaques blanches mates numéros noirs mats (pour les carénages de couleur blanc, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8mm tout autour du périmètre du fond blanc) - La dimension minimum des chiffres sera de : - Hauteur : 14 cm - Largeur : 8 cm - Épaisseur : 2,5 cm - Seules les polices suivantes sont autorisées : arial black, arial black italique, haettenschweiler, haettenschweiler italique, impact et impact italique. - Le responsable des contrôles techniques sera seul habilité à décider de la lisibilité des numéros.

**INSTRUMENTS DE CHRONOMETRAGE** Les machines devront être équipées d'une installation correcte du support de transpondeur, conformément à l'article 2.3.12 du règlement du Championnat du Monde d'Endurance. Le support de transpondeur devra être posé avant les vérifications techniques afin que sa fixation soit validée.



## ZONE DES STANDS – PANNEAUTAGE

### Article 7

Le départ sera donné type 24h. - H-15' Panneau 5' – klaxon – feu vert en sortie des stands pour le tour de reconnaissance\* - drapeau rouge sur la grille de départ. - H-14' Panneau 4' + klaxon - H-13' Panneau 3' + klaxon - H-12' Panneau 2' + klaxon - H-11' Panneau 1' + klaxon - H-10' Fermeture de la sortie des stands – feu rouge, drapeau rouge + klaxon Les équipages qui ne seraient pas sortis de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout pilote qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30" plus tard le feu sera mis au rouge à la sortie des stands. Il sera appliqué une procédure "stop and go de 30 secondes" pour les équipages qui ne participeraient pas au tour de reconnaissance. Les équipes peuvent procéder à des réglages ou des changements de pneumatiques, l'utilisation des couvertures chauffantes est autorisée. Les pilotes qui rencontrent un problème technique lors du tour de reconnaissance peuvent retourner dans la voie des stands pour tenter de solutionner le problème. Dans ce cas, les coureurs ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ du tour de chauffe, lorsque le feu vert de sortie des stands sera allumé (après le passage du peloton et avant la voiture de sécurité), 5' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 5' sur la grille 3' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 3' sur la grille Evacuation de la piste, pour toutes les personnes non accréditées, sauf un mécanicien qui tiendra la machine. Tous les réglages ainsi que les changements de roues doivent être terminés lorsque le panneau "3 minutes" est présenté, les couvertures chauffantes doivent être enlevées, aussi bien pour les machines sur la grille de départ que pour celles en attente dans le couloir des stands il ne pourra plus être procédé à un changement de pneumatiques. Après la présentation de ce panneau, les coureurs qui désirent encore faire des réglages doivent pousser leur machine vers la voie des stands où ils peuvent continuer à faire des réglages. Ces coureurs prendront le départ du tour de chauffe depuis le couloir des stands. 1' Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 1' sur la grille 30" Avant le départ du tour de chauffe présentation du panneau 30" sur la grille Drapeau vert agité pour le départ du tour de chauffe. Chaque coureur court vers sa machine, met le moteur en marche et débute le tour de chauffe. Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé, ceci uniquement après que le panneau jaune avec l'inscription "PUSH" en noir ait été présenté sur la plate forme de départ. Après un temps raisonnable, tout pilote qui ne pourra pas démarrer devra regagner les stands et prendre le départ retardé depuis la sortie des stands après le peloton et devant la voiture de sécurité. Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30" plus tard le feu sera mis au rouge à la sortie de la voie des stands et le restera jusqu'au départ de la course. Tout pilote qui rencontre un problème lors du tour de chauffe peut retourner dans le couloir des stands pour réparer et prendre le départ depuis la sortie des stands. Il sera appliqué une procédure "stop and go de 30 secondes" pour les équipages qui ne participeraient pas intégralement au tour de chauffe.

A l'issue du tour de chauffe drapeau rouge + mise en grille H-01' 1 Minute + klaxon H-30" Panneau 30 secondes + klaxon H-00 DEPART (drapeau national) Chaque coureur court vers son motorcycle, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course. La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

### ARRETS AUX STANDS – VITESSE DE CIRCULATION DANS LA VOIE DES STANDS 7.1

Toute intervention mécanique ou changement de pilote doit obligatoirement s'effectuer devant son "stand". Tout concurrent désirant s'arrêter à son stand doit emprunter dès son origine la piste de décélération. A tout arrêt au "stand" pour quelque raison que ce soit, le moteur doit être arrêté. Si, lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son "stand", et cela jusqu'à hauteur du dernier "stand", il pourra y revenir, à contre sens, moteur stoppé. Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite, 60 km/h maximum ou moins selon le circuit. Tout concurrent circulant à une vitesse excessive sera pénalisé. Un radar sera utilisé afin de vérifier la vitesse dans les stands. Pendant les essais, toute vitesse excessive sera sanctionnée d'une amende de 75 euros. Pendant la course, tout dépassement de la vitesse dans la voie des stands sera sanctionné par un « Stop and Go » (arrêt obligatoire) de 30 secondes ou par une pénalité de temps. Toutefois, le jury aura la possibilité d'augmenter cette peine pour les dépassements importants de la vitesse

### CARBURANT - RAVITAILLEMENT 7.2

Carburant : Le carburant devra être de type sans plomb 95 ou 98 vendu aux pompes routières. Aucun additif n'est autorisé. Ravitaillement : Durant la course des 169" d'Argent, chaque équipage devra s'arrêter à son "stand" un minimum de trois fois pour ravitailler en essence et changer de pilote. Tout changement de pilote, ravitaillement en essence, eau et huile, devra s'effectuer devant son "stand" dans une zone délimitée par l'organisation. Chaque pilote devra faire un minimum de deux relais, sous peine de sanction. Dans les « zones des stands », l'usage de tout appareil générateur d'étincelles (soudeuse, ponceuse, meuleuse, etc...) est formellement interdit. Seuls sont autorisés les outillages électriques portables dépourvus de câbles d'alimentation. Chaque équipage devra obligatoirement affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur à poudre polyvalente ou à mousse carbonique (5 kg minimum) efficace contre les feux decarburant. Cette personne devra obligatoirement être présente lors des opérations de ravitaillement. Ce matériel devra être présenté lors du contrôle technique. Le ravitaillement devra intervenir en tout dernier lieu, après toutes les autres opérations mécaniques. Pour procéder au ravitaillement, les derricks positionnés en hauteur sont interdits. En revanche l'utilisation de systèmes "volants" de type "Acerbis" sera retenue à la condition que dans son



mode de fonctionnement, le fait de relâcher la poignée du derrick lui permette de voir son débit d'essence s'arrêter instantanément. Le remplissage du réservoir de la moto par bidon et entonnoir est interdit. Le remplissage du système de ravitaillement s'effectuera dans un endroit déterminé par l'organisation. Il pourra se faire à l'aide d'un siphon ou d'une pompe manuelle et s'effectuer au « bidon-entonnoir », le préposé à l'extincteur devant surveiller l'opération. Les vannes « Zénith » sont interdites sur les réservoirs. Pendant le ravitaillement en essence, le pilote ne peut rester sur sa machine. Durant cette opération, un préposé à l'extincteur doit être présent aux côtés du ravitailleur. Le « fireman » ainsi que le préposé au ravitaillement devront porter des vêtements de protection (coton au minimum), une cagoule ainsi qu'une protection des yeux. Le stockage de carburant dans l'espace réservé à chaque équipe (3 x 3 m) ne pourra pas dépasser 50 litres (contenu du derrick inclus). Il est formellement interdit de fumer dans et devant les stands (exclusion immédiate de l'équipe). Arrêt aux stands : Seules 4 personnes sont habilitées à travailler directement sur la machine devant et dans le stand. Si le pilote participe aux opérations, il comptera parmi ces 4 personnes. - Les opérations suivantes seront réalisées DANS le « stand » : changement de roues, changement des plaquettes de frein ou des étriers, tension et graissage de la chaîne, réglage rapide du sélecteur ou amortisseur ou fourche, etc. Si à un moment donné, il est nécessaire de mettre en route le moteur pour procéder à un essai, le moteur devra ensuite être arrêté avant d'être redémarré devant le « stand » au moment de son départ. Aucune autre moto (ou moteur) ne doit être entreposée dans le « stand ». En cas de problème de redémarrage, deux personnes sont autorisées à pousser la machine, le coureur étant sur la moto. L'utilisation d'une batterie additionnelle est interdite ainsi que tout autre moyen extérieur à la moto. La machine devra être béquillée pendant toutes ces opérations et le moteur arrêté.

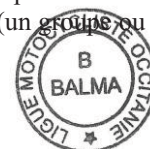
**ARRET SUR LA PISTE 23.1)** Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine à l'arrêt sur le circuit sous peine de mise hors course. En particulier, il ne peut pas revenir à son "stand" pour y chercher de l'assistance, des pièces ou des outils. Il est interdit à un conducteur arrêté pour une cause quelconque de conduire ou de pousser son motocycle dans la direction opposée à la course. Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec les moyens du bord. Toute réparation ou réglage doit être fait par le coureur qui travaille seul avec absolument aucune aide extérieure. Les commissaires peuvent assister le coureur dans le but de soulever sa machine et de la tenir pendant que la réparation ou le réglage est effectué. Le commissaire peut ensuite l'aider à faire redémarrer sa machine. Si, suite à une chute, un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine. Il doit à tout moment être accompagné par un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée. Le Jury reste seul juge de la légitimité de cette action. **23.2)** En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents pourront utiliser, pour revenir à leurs stands, les itinéraires définis à l'article 23.3 ci-dessous, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit au moment de la panne. Ils devront cependant respecter les deux conditions suivantes : a) obéir aux consignes des commissaires ; b) ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour. Tout pilote retournant à son "stand" par d'autres voies que celles définies ci-dessous sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe. Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou plusieurs commissaires. Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course, en aucun cas il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course. **23.3)** Les itinéraires à suivre en cas de panne seront définis lors du briefing. **23.4)** Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra, sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son stand. Dès l'entrée de la zone des stands deux mécaniciens peuvent prendre en charge et pousser un motocycle en panne, le pilote devant rester à proximité. L'endroit précis où il sera possible de prendre en charge la machine en panne sera défini lors du briefing.

**Article 24 - 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 Route. Si la Direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir rond orange, arrêt immédiat ou drapeau noir) rentrer dans la voie des stands, le pilote sera passible de sanctions s'il n'obtempère pas immédiatement. Chaque machine devra être conduite, à tour de rôle, par les deux pilotes confirmés sur celle-ci. Aucun pilote n'est autorisé à courir plus de deux heures consécutives. Après un temps de conduite, la période de repos doit représenter au moins les 2/3 du temps de conduite.

## **ARRET OU NEUTRALISATION DE LA COURSE**

### **Article 8**

Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la piste le ou les safety-cars. Il est rappelé aux concurrents qu'aucun dépassement (safety-car, concurrents) ne doit avoir lieu pendant les opérations de safety-car. **25.2)** Les conditions pour un nouveau départ d'une course interrompue sont les suivantes : A/ Dans le cas de la situation moins de trois tours : a)- Toutes les équipes peuvent repartir. b)- Les motos peuvent être réparées. Le ravitaillement est autorisé. c)- Le nombre de tours ou la distance pourront être réduit. d)- Les positions sur la grille seront celles de la course initiale. B/ Dans le cas de plus de trois tours, mais moins de 2/3 du temps à parcourir : a)- Toutes les machines ayant pris le départ initial et n'ayant pas abandonné officiellement sont autorisées à prendre le nouveau départ. b)- Les machines devront être mises en parc fermé. Toutes les machines, qu'elles soient en course ou arrêtées à leur stand pour réparation ou ravitaillement, devront y être dirigées, sauf les machines sur lesquelles les réparations sont si importantes que leur déplacement n'est pas possible. Les équipes sont autorisées à faire le complément de carburant et un changement de pneus devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture de la sortie du couloir des stands pour le tour de reconnaissance. L'organisation devra informer toutes les équipes de l'heure du nouveau départ. Le Directeur de Course devra informer toutes les équipes de la procédure de départ (un groupe ou deux





groupes avec véhicules de sécurité). c)-Les positions sur la grille seront basées sur le classement intermédiaire établi. d)-Le résultat final de la course sera basé sur l'addition des résultats de chaque équipe classée dans chaque course. Les coureurs ayant effectué un nombre de tours identique seront classés selon l'addition des temps réalisés dans chaque course. En cas d'ex æquo, le résultat de la dernière course sera prépondérant.

#### **ABANDON 8.1**

Un concurrent qui ne souhaite plus continuer la course doit obligatoirement annoncer et signer son abandon à la Direction de Course dans des délais rapides. Lors d'un arrêt sur le circuit, si le pilote s'éloigne volontairement à plus de 10 mètres de sa machine, il sera considéré comme l'ayant abandonnée et mis hors course (exception voir article 23.1 ci-dessus).

#### **ARRIVEE 8.2**

Au terme du temps prévu pour chaque course, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage "Arrivée" sur le pilote de tête. La ligne d'arrivée doit être franchie au plus tard 5 minutes après le passage du Vainqueur. Les burns sont interdits sur la piste et la voie des stands du Circuit. En cas de dégradation du bitume, les équipages devront payer les frais de remise en état du revêtement. **CLASSEMENT 8.3** Un classement 600 et 800 sera établi à l'issue de la course.

Le classement de la course sera établi en fonction du nombre de tours accomplis, puis entre les ex-æquo sur les temps de passage à l'arrivée. Toutes les machines classées devront être mises en parc fermé aussitôt après l'arrivée de la course. Afin de figurer au classement, une équipe doit avoir franchi la ligne d'arrivée sur la piste (et non pas dans la voie des stands) après le vainqueur de la course dans le temps limite de 5 minutes. Le coureur doit être en contact avec sa machine. Pour être classé, un équipage doit avoir effectué au moins 75% de la distance parcourue par l'équipage vainqueur.

#### **PRIX ET COUPES 8.4**

Les coupes seront distribuées sur le podium à l'issue de la course et récompenseront les 3 premiers de leurs catégories respectives 600 et 800

#### **RECLAMATIONS 8.5**

Toute réclamation devra être formulée et déposée auprès du Directeur de Course, accompagnée d'une caution de 100€. Le délai de réclamation en fin de course est de 30 minutes. 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 300€. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue. Dans le cas où la 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 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.

#### **VERIFICATION DES MOTEURS 8.6**

Afin de rester dans l'esprit et d'éviter la course à l'armement autour de modifications non prévues dans le règlement, les moteurs des motos des 5 premières au scratch et dans les différents challenges seront susceptibles d'être toutes démontrées par principe par les contrôleurs techniques fédéraux.

#### **APPLICATION DU REGLEMENT 8.7**

En s'engageant, le concurrent, le responsable de l'équipe et les pilotes déclarent qu'ils connaissent parfaitement le présent règlement et qu'ils 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 d'après les prescriptions du Code Sportif national et de ses annexes.

#### **RENONCIATION A TOUT RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES 8.8**

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif National, les pilotes et les équipages, par le fait de leur participation, renoncent à tout droit 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 National pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, qu'ils soient nommés par l'organisateur ou par le pouvoir sportif national, dans l'application de ce règlement ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou pour toute autre cause qui pourrait en découler.

#### **ANNULATION DE L'EPREUVE 8.9**

Si la manifestation ne pouvait avoir lieu pour quelques causes que se soient, 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 seront informés de sa suppression huit jours au moins avant la date de la course. Les droits d'inscription seront remboursés aux concurrents.



l'organisateur a contracté une assurance responsabilité civile en cas d'accident survenant au cours de la manifestation (essais et courses). L'organisateur décline toute responsabilité pour des dommages occasionnés à un motorcycle, aux accessoires et au matériel, par un accident, le feu ou tout autre incident.

## **PARC COUREURS**

### **Article 9**

Il est rappelé aux concurrents que leurs motos et 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



# Règlement particulier de la Course

## Endurance

### "Les 249' minutes"

Dates des épreuves 2020:

- (1) Circuit du Pôle mécanique d'Alès, le Vendredi 14, Samedi 15 et Dimanche 16 Aout 2020, Essais officiels le vendredi 14 Aout 2020. (initialement prévu le 24, 25, 26 Avril 2020 et reporté suite au COVID-19)
- (2) Circuit de Pau Arnos, le Vendredi 3, Samedi 4 et Dimanche 5 Septembre 2020. Essais officiels le vendredi 3 Septembre 2020.

Ce règlement est susceptible d'évoluer.

**Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans (600).**

La Licence FFM NCO ou licence à la journée LJA2 et Pass circuit ou NCO pour les essais du vendredi en option (voir le site de la Fédération Française de Motocyclisme).

Date épreuve :

- (1)(1) Circuit du Pôle mécanique d'Alès, le Vendredi 14, Samedi 15 et Dimanche 16 Aout 2020, Essais officiels le vendredi 14 Aout 2020. (initialement prévu le 24, 25, 26 Avril 2020 et reporté suite au COVID-19)
- (2)(2) Circuit de Pau Arnos, le Vendredi 3, Samedi 4 et Dimanche 5 Septembre 2020. Essais officiels le vendredi 3 Septembre 2020.
- (3)

Nombres de motos maximum en piste :

47 en course et qualification pour Alès

35 en course et qualification pour Pau Arnos

**Conditions d'annulations :**

**2 mois avant : Remboursement de l'inscription moins 100 € de frais d'annulation.**

**1 mois avant : Remboursement de 50% de l'inscription.**

**Moins d'un mois avant la manifestation : Pas de remboursement.**

**ORGANISATEURS :**

Association Nîmes Moto Sport, L'Aspi Racing

Club FFM : 2351

276 rue Gustave Eiffel

30 000 Nîmes

contact@laspi-racing.com

**JURIDICTIONS :**

**La manifestation se déroulera conformément au code sportif de la Fédération Française de Motocyclisme.**



## Droits d'engagement pour l'endurance "Les 249" pour chaque week-end de course.

729 Euros.

Qualifications de 45 minutes ou + réparti sur 1 ou 2 séances. Une seule moto par équipage en piste à la fois.

1 course de 249 minutes soit 4h09.

L'Organisateur ou les Officiels se réservent le droit de réduire les temps de course ou qualifications en fonction des contraintes horaires.

500 € de caution pour la location des transpondeurs, Box, respect du règlement. (non encaissé)

Achat Support transpondeur : 10 €/support/machine, sur place.

Les équipages souhaitant participer aux endurance devront adresser leur bulletin d'inscription à l'adresse suivante : L'Aspi Racing – 276 rue Gustave Eiffel 30 000 Nîmes. Pour être prise en compte, une demande d'inscription devra impérativement être accompagnée du ou des chèques à l'ordre de L'Aspi Racing + un chèque de caution de 500 € + du bulletin d'inscription complètement rempli et signé ainsi que l'abandon de recours 2019. Notez "en cours" pour les numéros de licence si vous ne les avez pas encore.

### ASSURANCES

La manifestation est en cours d'obtention du visa de la FFM et sera assurée en responsabilité civile conformément à l'article R331-30 et A 331-32 du code de sport.

### Licences :

Pourront participer au Trophée de Ledenon, tous les pilotes titulaires d'une licence F.F.M. NCO en cours de validité et **les pilotes munis d'une licence "une manifestation, LJA "**. Ces licences sont à prendre au préalable directement sur le site de la Fédération Française de motocyclisme (FFM).

**Concernant la licence LJA (une manifestation sur plusieurs jours), celle ci est valable uniquement pour le week-end de course.** Pour les essais en option du vendredi (et peut être jeudi), il faut vous munir d'un Pass circuit disponible également sur le site de la FFM.

**Le tarif de la Licence LJA est majoré si vous la prenez directement sur place, nous vous conseillons vivement de la prendre avant la manifestation.**

### Administratif :

Vendredi à partir de 18h00 et samedi matin dès 7h30.

### TRANSPONDEURS

Chaque équipage se verra remettre un transpondeur de chronométrage contre une caution de 500 € (non encaissé, il devra être fixé constamment sur la machine en piste durant les qualifications et la course. **(attention de penser à le changer lors d'un changement de machine pour l'endurance)**

La perte, la destruction ou le vol du transpondeur sera à la charge de l'équipage.

En cas de non restitution, un montant de 320 € sera encaissé.

Chaque machine devra être équipée obligatoirement d'un support de transpondeur.

Vous pourrez en acheter un sur place pour 10 €/support/moto.



## CARBURANT

L'essence utilisée devra être celle des commerces routiers de type sans plomb 95 ou 98 uniquement.

## UTILISATION DES STANDS/BOX

Les stands ou Box coté piste seront réservés à l'endurance à partir du dimanche fin de matinée et leurs occupants devront faciliter l'accès et libérer la place nécessaire pour les équipages des courses "Les 249" minutes. 2 ou 3 équipages devront se partager un Box. (généralement 2 sauf exception du au circuit)

Les Tarifs d'inscription ne comprennent pas le Box pour les Endurances. Un supplément de 30 € sera exigé par équipage et par endurance pour le partage d'un Box le dimanche après midi. Ceux qui prennent un box pour le week-end complet ne paieront pas de supplément, cependant il leur sera demandé d'accueillir 1 ou 2 équipages. En cas de refus, ils seront exclus sans prétendre à un remboursement. Dans le cas, où ils accueillent un autre participant, les 30 € par équipage leur reviendront pour compensation.

Les participants aux autres courses et qui auront donc terminé leur week-end ne pourront pas refuser d'accueillir des équipages pour l'Endurance dans leur box, si le cas se présente, une amende de 150 € leur sera appliqué par le jury et il pourra leur être refusé de participer par la suite à de nouvelles épreuves au sein du Trophée Aspi Racing. Nous espérons vivement que le partage et la passion nous évite cela.

## ARRET AUX STANDS

Il est strictement interdit de fumer à l'intérieur et aux abords des Box.

Les opérations de mécanique simple\* et changement de pilote peuvent se faire devant le stand.

Dans la zone des stands, les mécaniciens pourront aider à pousser la machine de course si besoin. Si lors d'un arrêt le pilote dépasse son stand jusqu'à la fin de la piste d'accélération, il pourra alors, moteur coupé, revenir à contre sens.

Lorsqu'un pilote utilise la voie de décélération pour entrer ou quitter son stand, il ne devra pas rouler à plus de **60 km/h ou moins selon les circuits**.

Les excès de vitesse seront pénalisés par un stop and go de 30 secondes sans arrêt possible devant son stand.

\*Sont autorisées devant les stands :

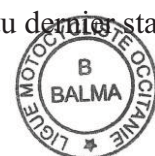
- Changements de roues\*.
- Complément d'huile ou d'eau\* sur un tapis eco.
- Graissage et tension de la chaîne\*.
- Changement des plaquettes de frein et étriers\*.
- Nettoyage de la bulle.
- Ravitaillement essence, par derrick "type ACERBIS", 2 personnes pour effectuer l'opération. 1 Pompier qui se tiendra prêt avec l'extincteur + 1 Ravitailleur. (**DERNIERE OPERATION**).

\*Ces opérations sont autorisées uniquement AVANT le ravitaillement.

Seulement quatre personnes pourront travailler sur la moto devant les stands.

Toutes autres opérations autres que celles citées ci dessus, pourront être effectuées uniquement dans les stands avec le moteur coupé.

S'il est nécessaire de mettre en marche le moteur, celui devra être coupé pour la sortie des stands. Pour repartir, seuls deux mécaniciens sont autorisés à pousser la machine jusqu'au dernier stand.



**Dans un soucis d'équité et afin de ne pénaliser aucun équipage, 6 ravitaillements au stand de 1 minute d'arrêt seront obligatoires, moto béquillée. Si les 1 minutes ne sont pas respectées, une pénalité de stop and go de 1 minute sera appliquée.**

#### **RAVITAILLEMENT A LA FRANCAISE (1 moto)**

Le ravitaillement sera fait uniquement par derrick (type acerbis) devant la voie des stands. (le stockage et remplissage des derricks se font à l'arrière des box (pompiers obligatoires))

1. La moto rentre au Box par la pitlane à allure réduite (60 km/h maxi) et tourne vers son Box au dernier moment.
2. Elle s'immobilise devant son stand pour être béquillée. (enclenchement du chrono).
3. Les opérations nécessaires\* sont effectuées devant le box ou à l'intérieur si plus importante et non autorisée devant le box.
4. Le Ravitaillement en essence est effectuée devant le Box après toutes les autres interventions à l'exception du nettoyage de la bulle.
5. Après 60 secondes, la moto est autorisée à repartir avec un nouveau pilote.

#### **RELAIS A L'AMERICAINE (2 ou 3 motos)**

La moto qui s'apprête devra être disposée dans le stand avant sa prise de relais. La moto pourra être sortie devant le stand avant le ravitaillement uniquement pour le remplissage du réservoir en essence, celui-ci pourra se faire uniquement devant la voie des stands muni d'un derrick à clapet automatique

1. La moto prête à partir est béquillée dans le stand.
2. La moto qui était en piste rentre par la pitlane à allure réduite (60 km/h maxi) et tourne vers son Box au dernier moment.
3. Elle s'arrête dans le stand et est béquillée. (enclenchement du chrono)
4. Le transpondeur est mis sur la machine qui s'apprête à partir.
5. Après 60 secondes après le béquillage de la première machine, la machine qui prend le relais pourra partir avec un nouveau pilote.

**Un contrôle du temps sera effectuée entre l'entrée des stands et la sortie des stands afin que l'arrêt d'une minute pour 5 ravitaillements soient respectés. Des commissaires de Stand se chargeront du bon déroulement des ravitaillements. Au delà de 5 ravitaillements, ceci pourront être plus court.**

Attribution des points pour les 249'.  
Attribution des points Scratch, 600/1000/ Roadster/ Sénior/Féminin.

	Attribution total de points par courses :
1er	25
2ème	20
3ème	16
4ème	13
5ème	11
6ème	10
7ème	9
8ème	8
9ème	7
10ème	6
11ème	5
12ème	4
13ème	3
14ème	2
15ème	1

### ABANDON

Un équipage ne souhaitant pas poursuivre la course, devra signalé obligatoirement son abandon par un membre de son équipage aux commissaires de stand.

### DROIT A L'IMAGE

Toute publicité dans l'enceinte du circuit devra faire l'objet d'un accord préalable.

L'Aspi Racing se réserve le droit d'utiliser les photos du Trophée où vous pourriez apparaître, ceci afin de faire la promotion de ce Trophée. Si toutefois, vous ne souhaitez pas apparaître, vous pouvez rédiger un courrier manuscrit nous le stipulant.

### APPLICATION DU REGLEMENT

En s'engageant au Trophée de l'Aspi Racing, les pilotes ou équipages déclarent avoir pris connaissance du règlement général du Trophée de l'Aspi Racing ainsi que des règlements particuliers des épreuves et également des règlements des circuits qui nous accueillent et s'engagent à les respecter sous peine de sanctions.

### RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES

Les équipages et pilotes, par leur fait de leur participation, renoncent à tout droit de recours contre l'organisateur, ses représentants, soit par son arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le code Sportif de la FFM.



## Course d'Endurance les 249' :

Qualifications réparti sur 1 ou 2 séances par équipage. l'organisateur se réserve le droit de réduire le temps de qualification si cela s'avère nécessaire pour le bon déroulement de l'épreuve.

Pas de chrono minimum de qualification.

Pré grille – 20 minutes avant le début de la course. Exemple d'horaire pour la course du dimanche pour les 249' :

H - 15 minutes H -10minutes	Les 249' Minutes Ouverture de la piste, feu vert Fermeture de la piste, feu rouge
H- 10 à -7 minutes	Mise en place avant tour de chauffe
H - 7 Minutes H - 6 Minutes	Panneau 2 minutes Panneau 1 minute
H - 5 minutes	Départ pour 1 tour de Chauffé en épi, type le Mans.
H -2 minutes H -1 minutes	Panneau 2 minutes Panneau 1 minutes
H 0 Départ	Départ style le Mans en épi les 249' minutes.
H + 4h09	Arrivée des 249' minutes.
H + 4h15	Podium des 249' minutes



# Règlement particulier du Trophée L'Aspi Racing Vitesse 600 et 1000

L'Aspi Racing vous présente le Trophée Aspi Racing Vitesse.  
Les épreuves du Trophée de L'Aspi Racing auront lieu sur :

- Circuit du Pole mécanique d'Alès, le Samedi 25 et Dimanche 26 Juillet 2020, Essais le 25 Juillet 2020. (ANNULATION de cette catégorie pour l'épreuve d'Alès)
- Circuit de Pau Arnos, le Samedi 3 et Dimanche 4 octobre 2020. Essais officiels le vendredi 2 octobre 2020.

Ce règlement est susceptible d'évoluer.

Les pilotes devront être âgés d'au moins 15 ans (600 cc).

La Licence FFM NCO ou licence à la journée LJA2 et Pass circuit ou NCO pour les essais du vendredi en option (voir le site de la Fédération Française de Motocyclisme).

Nombres de motos maximum en piste : Vitesse 42 en course, 42 en essais qualificatifs.  
Endurance 47 en course, 47 en qualification.

**Conditions d'annulations :**

**2 mois avant : Remboursement de l'inscription moins 50 € de frais d'annulation.**

**1 mois avant : Remboursement de 50% de l'inscription.**

**Moins d'un mois avant la manifestation : Pas de remboursement.**

**ORGANISATEURS :**

**Association Nîmes Moto Sport, L'Aspi Racing**

**Club FFM : 2351**

**254 rue Gustave Eiffel**

**30 000 Nîmes**

**contact@laspi-racing.com-**

Ce règlement est susceptible d'évoluer.

Pourront participer au Trophée de Ledenon, les titulaires d'une licence F.F.M. NCO en cours de validité ou **les pilotes munis d'une licence « une manifestation »**. Voir sur le site de la Fédération Française de motocyclisme (FFM).

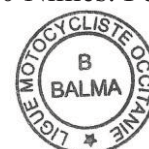
Trophée 600 et Trophée 1000 : Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans (15 ans pour les cylindrées de moins de 600 cc)

Nombres de coureurs maxi en piste en course : 42 Pilotes

1 à 2 qualifications.

2 courses par catégorie et par épreuve.

Les pilotes qui souhaitent participer aux épreuves de vitesse devront adresser leur bulletin d'inscription à l'adresse suivante : L'Aspi Racing – 276 rue Gustave Eiffel 30 000 Nîmes. Pour être



prise en compte, une demande d'inscription devra impérativement être accompagnée du ou des chèques à l'ordre de L'Aspi Racing, un chèque de caution de 500 €, du bulletin d'inscription complètement rempli et signé ainsi que l'abandon de recours 2020. **Notez "en cours" pour les numéros de licence si vous ne les avez pas encore.**

### Licences :

Pourront participer au Trophée de Ledenon, tous les pilotes titulaires d'une licence F.F.M. NCO en cours de validité et les **pilotes munis d'une licence "une manifestation, LJA "**. Ces licences sont à prendre au préalable directement sur le site de la Fédération Française de motocyclisme (FFM).

**Concernant la licence LJA (une manifestation sur plusieurs jours), celle ci est valable uniquement pour le week-end de course.** Pour les essais en option du vendredi, il faut vous munir d'un Pass circuit disponible également sur le site de la FFM.

**Le tarif de la Licence LJA est majoré si vous la prenez directement sur place, nous vous conseillons vivement de la prendre avant la manifestation.**

### Administratif :

Le Vendredi à partir de 17h30 et samedi matin dès 7h30.

### Les différentes catégories :

#### Catégorie Trophée Vitesse 1000 cc ou Endurance 1000 cc :

Toutes sportives et Roadster à partir de 1994. 'dérogation possible sur demande)

Supérieur à 749 cc pour les 4 cylindres

Supérieur à 765 cc pour les 3 cylindres

Supérieur à 959 cc pour les bicylindres.

Exemple Yamaha R1, Suzuki 750\*/1000 GSXR, Honda CBR 900, 929, 954,1000/ Kawasaki ZX9R, ZX10R, ZX10RR, H2/ Ducati Panigale, 999, 1099, V4. MV Agusta F4 1000, 800\*, Aprilia RSV4? RSV 1000....

#### Catégorie Trophée 600 cc :

Toutes sportives à partir de 1994.

Jusqu'à 750 cc pour les 4 cylindres.

Jusqu'à 765 cc pour les 3 cylindres.

Jusqu'à 959 cc pour les bicylindres.

Tous Roadster à partir de 1995

Jusqu'à 800 cm<sup>3</sup> pour les 4 cylindres.

Jusqu'à 900 cm<sup>3</sup> pour les 3 cylindres.

Jusqu'à 765 cm<sup>3</sup> pour les bicylindres.

Exemple : Yamaha R6, Honda CBR600, Suzuki GSXR600/750\*, Kawasaki ZX6R, MV Agsuta 675, 800\*, Triumph 765 , Yamaha MT09, Suzuki GSR600 OU 750, Kawasaki Z800, HONDA 600 Hornet.

\* Pour l'équité, ces machines pourront être classé en 600 ou 1000 par son pilote mais l'organisateur se réserve le droit de les monter ou descendre de catégorie en fonction des performances de leur pilote.

### La MIXCUP.

Honda 500 CB/500 CBR, Honda 400 RVF, Kawasaki 300/400 Ninja,, Kawasaki ER5, Yamaha R3,



KTM 390, 500 GSE ou moto équivalente de 40 à 60 cv.

**Si vous n'êtes pas sûre de l'acceptation de votre machine, merci de nous contacter afin que l'on voit ensemble si votre machine peut entrer dans la catégorie. (Lionel 06.11.18.56.43)**

**Dans un esprit d'équité, il pourra être attribué des pénalités de temps pour les machines bénéficiant d'un rapport poids/Puissance trop avantageux.**

L'Organisateur se réserve le droit d'annuler une catégorie si le nombre de participants est trop faible et préviendra le plus tôt possible les inscrits.

Respect d'autrui:

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale pour le trophée de l'Aspi Racing. Pour cela, nous vous demandons : - De ne pas respecter les riverains ou les personnes dans le paddock - De ne pas faire rouler de machine, quelque soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre - De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks et sur la piste - De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks - De tenir les animaux domestique en laisse - Et de stopper tout bruit de moteur après 22h. Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion de la compétition pourront être prises.

Une amende de 250 € sera exigée pour tout abandon de pneus sur le paddock.

Course :

Pas de temps minimum de qualification.

Pré grille – 20 minutes avant le début de la course.

#### **BRIEFING :**

Un briefing sera organisé le vendredi après midi avant l'épreuve. Au cours de ce briefing, des informations importantes vous seront données sur le déroulement de la course. Aussi la présence de chaque pilote est obligatoire pour toute la durée du briefing sous peine de pénalités en cas d'absence.

#### **RESULTAT :**

Suivant la course, il sera établi un podium Scratch, Sénior, féminin et Roadster.



## Attribution des points pour les catégories Trophée 600, Trophée 1000, MiXCup75

	Points pour 1 course de vitesse
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

# TROPHEE DE L'ASPI RACING



N° d'épreuve FFM.....

Moto-Club : L'Aspi Racing

N° d'affiliation : C2351

Date : 14 août: Essais officiels

15 et 16 août courses

Lieu: Circuit du pôle mécanique d'Alès.

Organisateur technique : L'Aspi racing. Mr et Mme BERGERON

E-mail : [contact@laspi-racing.com](mailto:contact@laspi-racing.com)

Téléphone: 07,82,96,04,90 / 06,11,18,56,43



# **Règlement particulier** **du Trophée l'Aspi Racing d'Alès.**

La manifestation se déroulera conformément au présent règlement, au Code sportif de la FFM, aux Règles Techniques et de Sécurité de la discipline pratiquée et de façon générale à l'ensemble des textes réglementaires applicables à ce type de manifestation.

## **ARTICLE 1 : ASSURANCE**

L'organisateur a souscrit une assurance conforme aux dispositions de l'article R331-30 du Code du sport. Cette dernière est jointe aux dossiers adressés à l'administration préfectorale et fédérale.

## **ARTICLE 2 : OFFICIELS**

La liste complète des officiels désignés (Directeurs de course adjoints, Commissaires techniques, Chronomètres, Commissaires de piste, Commissaire environnement) peut être annexée au présent règlement.

Directeur de course: Mr LEFEVBRE Didier

Directeurs de course adjoints: Mme DEL RIO Maryse et Mr MARILLIER Michel

Délégué FFM (Président du Jury): Mr FERRER Serge

Membre du Jury .Mr OST André

Membre du Jury. Mr Bagousse

Commissaire technique responsable: Mr Gaillaud Richard

Responsable du chronométrage Mr BOURDARIAS Alain

## **ARTICLE 3: Catégories et engagement**

Mixcup (cylindrées de 40 à 60cv)

600 CC

1000 CC

Endurance les 269' (1000 et 600 cc)

Courses annexes :

Sportwin

Klass GP

PMR

## **ARTICLE 4: Contrôles administratifs et techniques**

### **Licences :**

Les pilotes devront être muni d'une licence FFM NCO à l'année ou ils devront prendre une licences à la journée sur plusieurs jours (LJA2) au tarif en vigueur si ils sont non licenciés à la FFM et désireux de participer à la manifestation : Les participants devront également présenter un certificat médical de non contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition daté de moins d'un an.

Les pilotes devront être âgés de 15 ans et plus pour la vitesse et de 16 ans et plus pour l'endurance.

### **Contrôles administratifs :**

Dans le cadre des vérifications administratives, chaque pilote devra se présenter avec sa licence annuelle FFM de la saison en cours ou avec sa licence LJA1 ou LJA2 suivant les courses.

### **Contrôles techniques :**

Tous les participants devront y présenter leur(s) machine(s), leur équipement (combinaison, gants, protection dorsale, dossard, bottes de cuir, casque).



## ARTICLE 5 : Médicalisation de la manifestation

Médecin responsable médical: Docteur MERABET, NEIFAR et WATHEK

Nombre de secouristes: 4

Nombre d'ambulance(s): 2

Hôpital le plus proche : Alès

Temps de trajet (en min): 7 minutes soit 4,20 km

## ARTICLE 6: Le site de pratique

Accès :

Nom du site: Pôle mécanique d'Alès, 30520 Saint-Martin-de-Valgalgues

Longueur du circuit: 2,5 km

Largeur minimum de la piste: 13 mètres

Capacité Moto : Pendant les essais du Vendredi : 40, Essais qualificatifs : 42,

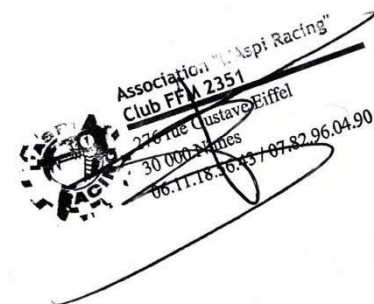
En course : 42

Limite décibel : 100 db le Vendredi, 102 db le week-end.

Nombre d'OCP\* 26 commissaires minimum\*Officiels Commissaires de Piste

Visa moto club

Le 16/07/2020



Visa de la ligue

Nelly ARABEYRE

Le 15/07/2020



Visa de la FFM

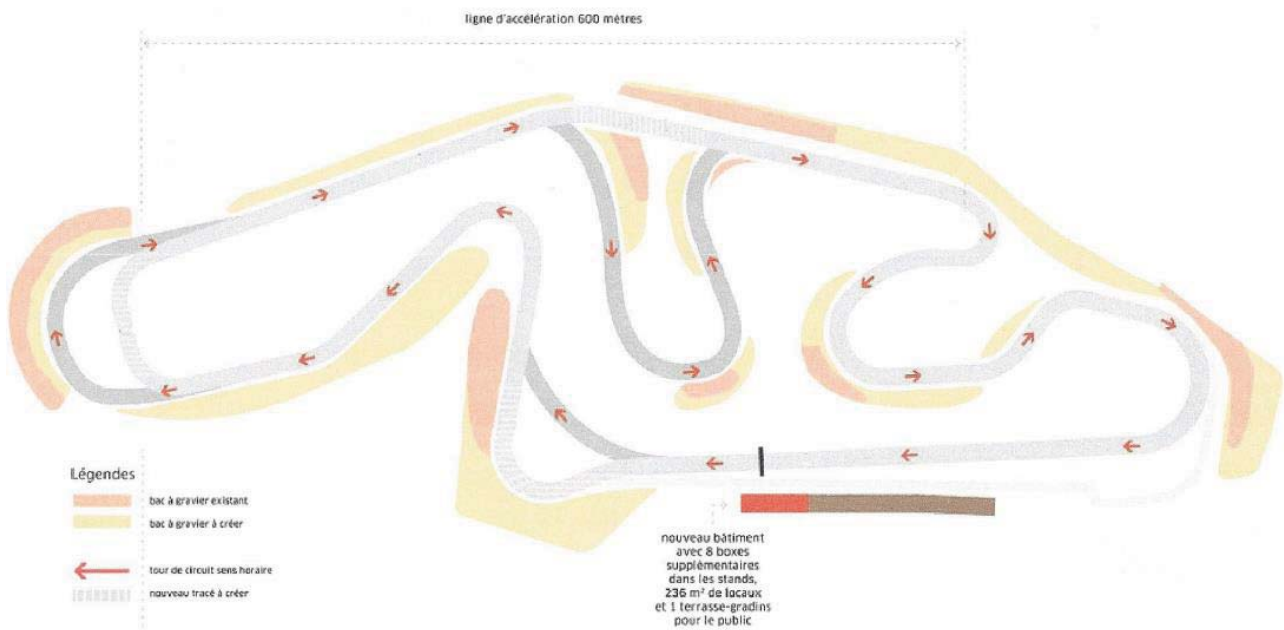
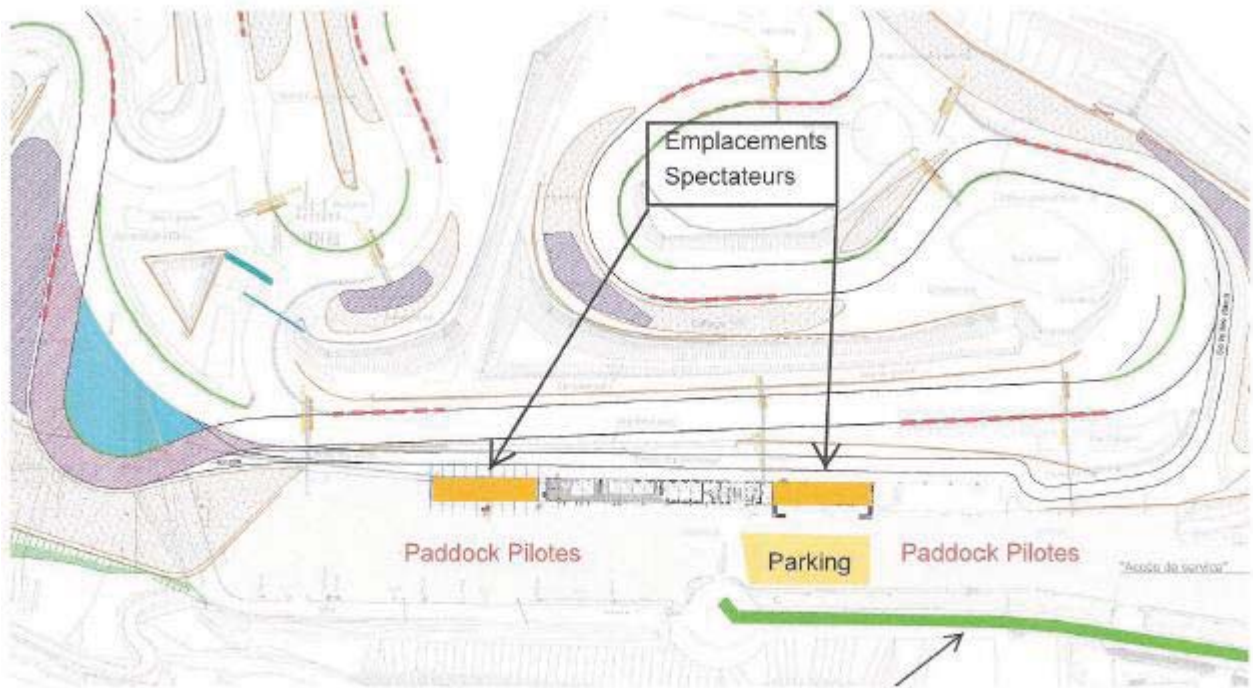
Le 27/07/202 - Visa 20/0371



## HORAIRE 15, 16 AouT 2020, Trophée Aspi Racing Alès

Prégrille	Samedi 15 Aout		
8h40	9h00 à 9h20	Qualif 1 PMR Bridgestone CUP	20 minutes
9h05	9h25 à 9h45	Qualif 1 Trophée 600 Aspi Racing	20 minutes
9h35	9h50 à 10h10	Qualif 1 Trophée 1000 Aspi Racing	20 minutes
10h00	10h15 à 10h35	Qualif 1 Sportwin	20 minutes
10h30	10h40 à 11h00	Qualif 1 Klass GP	20 minutes
10h55	11h05 à 11h25	Qualif 2 Trophée 600 Aspi Racing	25 minutes
11h30	11h30 à 11h50	Qualif 2 Trophée 1000 Aspi Racing	25 minutes
12h00	11h55 à 12h05	Qualif 2 PMR Bridgestone CUP	20 minutes
	12h05 à 12h40	Marge horaire	
	Pause 1h00		
13h20	13h40 à 14h25	Qualif 1 les 249'	45 minutes
14h10	14h30 à 14h50	Qualif 2 Sportwin	20 minutes
14h35	14h55 à 15h15	Qualif 2 Klass GP	20 minutes
15h00	15h20 à 15h50	Course 1 Trophée 600 Aspi Racing	15 tours
15h35	15h55 à 16h25	Course 1 Trophée 1000 Aspi Racing	15 tours
16h10	16h30 à 17h00	Course 1 Sportwin	14 tours
16h45	17h05 à 17h35	Course 1 Klass GP	14 tours
17h20	17h40 à 18h10	Course 1 PMR Bridgestone CUP	12 tours
17h55	18h15 à 19h00	Marge horaire	
	Dimanche 16 Aout		
	8h30 à 9h00	Qualification 2 les 249'	30 minutes
8h40	9h00 à 9h30	Course 2 PMR Bridgestone CUP	12 tours
9h15	9h35 à 10h15	Course 2 Trophée 600 Aspi Racing	16 tours
10h05	10h20 à 10h50	Course 2 Trophée 1000 Aspi Racing	16 tours
10h50	10h55 à 11h25	Course 2 Klass GP	14 tours
11h30	11h30 à 12h00	Course 2 Sportwin	14 tours
	12h00 à 12h30	Marge horaire	
	12h40 à 13h20	Installation et préparation les 249'	
	Pause 1h00		
	13h40 à 18h59	Endurance Les 249' (4h59)	4h09
13h20	13h40 à 13h45	Ouverture de la piste	
	13h50	Départ 1 tour de chauffe type le mans	
	14h00	Départ les 249' type les Mans	
	18h09	Arrivée les 249'	
	18h09 à 19h00	Marge horaire	
	18h15	Podium les 249'	
18h44	Arrivée les 249'	4h09	
19h00	Podium les 249'		





**ATTESTATION RESPONSABILITE CIVILE  
ORGANISATEUR D'ACTIVITE SPORTIVE DE LOISIR OU DE COMPETITION  
AVEC VEHICULES TERRESTRES AMOTEUR**  
(Articles A 331-17 et A 331-18 du code du sport)

La SAS ASSURANCES LESTIENNE BP 34 – 51873 REIMS CEDEX  
Atteste par la présente que

**L'ASPI RACING**  
276 rue Gustave Eiffel  
30000 NIMES

A souscrit, en application des dispositions législatives et réglementaires du code du sport, une police d'assurances B1921RT000050T-RCO1885 auprès de la compagnie LLOYD'S INSURANCE COMPANY S.A, garantissant sa responsabilité civile pour son activité ou son organisation avec véhicules terrestres à moteur suivante, « **Trophée de l'Aspi racing** » se déroulant du 14/08/2020 à 8h00 au 16/08/2020 à 21h00.

Aux conditions générales et particulières du contrat d'assurance établi pour couvrir les risques prévus à l'article R331-30 du code du sport., de la responsabilité civile pour les concentrations, manifestations, ou activités avec véhicules terrestres à moteur.

Conformément à l'article A331-32 du code du sport, la garantie est accordée par sinistre jusqu'à concurrence de :

- 10.000.000 € pour les dommages corporels autres que ceux relevant de la responsabilité civile automobile.
- 1.500.000 € pour les dommages matériels autres que ceux relevant de la responsabilité civile automobile.
- 500.000 € pour les dommages immatériels consécutifs.
- 50.000 € pour les dommages immatériels non consécutifs.
- Défense et recours inclus.

Les garanties du contrat sont conformes aux exigences de l'article D321-4 du code du sport.

Exclusion : Dommages aux véhicules utilisés.

La présente attestation ne peut engager les sociétés ASSURANCES LESTIENNE, IRIS, et LLOYD'S INSURANCE COMPAGNY S.A en dehors des conditions générales et particulières, et des limites de validité du contrat auquel elle se réfère.

Fait pour servir et valoir ce que de droit à REIMS le 26/06/2020

Signature du courtier

Signature de la compagnie d'assurance

**S.A.S ASSURANCES LESTIENNE**

BP 34  
51873 REIMS CEDEX  
Tél. 03 26 87 71 38 / Fax 09 70 62 90 43  
RCS Reims 529 120 842 / APE : 6622 Z - orias 10053161  
Email : assurances.lestienne@orange.fr

