

Règlement

UNLIMITED RACE

MC MOTORS EVENTS

- 2013 -

Le présent règlement a pour objet de définir les modalités selon lesquelles MC MOTORS EVENTS organise, sous l'égide et avec l'accord de la F.F.M, dans le cadre de la promotion du sport motocycliste, une coupe intitulée : Unlimited Race

ART. 1 – CONCURRENTS

Seuls pourront participer à la course les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCA, NCB ou une manifestation 2013 délivrée par la F.F.M.

ARTICLE 2 – EPREUVES

Les épreuves se dérouleront dans le cadre de certaines organisations du MC Motors Events.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS

Les coureurs devront adresser leur demande d'engagement à l'adresse suivante (et par mail motors-events@wanadoo.fr) :

MC MOTORS EVENTS

Unlimited Race

14 rue cauchy

75015 PARIS

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2013 à 175 € (dont 8 € de droit de transpondeur) - 150€ pour les pilotes inscrits aux championnats WERC en 2015.

Des engagements seront possibles dans la mesure des places disponibles.

Le comité de sélection se réserve le droit d'accepter ou de refuser toute demande d'engagement, de façon souveraine, sans avoir besoin de justifier sa décision.

La formule a pour objectif de permettre aux pilotes amateurs d'assouvir leur passion dans les meilleures conditions et d'y trouver le plaisir qu'ils en attendent. C'est pourquoi tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de participer à une séance qualificative et à une course.

Le chronométrage s'effectuant à l'aide de transpondeur, une caution de 250 € sera réclamée pour garantir le retour de celui-ci. Il est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution.

Les engagements pourront être refusés par les Organisateurs, une fois atteinte la capacité d'accueil maximum.

Les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés même en cas de certificat médical.

ART. 4 – VERIFICATIONS

Les opérations de contrôles administratif et technique se feront le vendredi de 10h à 18h30 ainsi que le samedi matin de 7h00 à 8h00 (elles devront être terminées avant la 1^{ère} séance qualificative).

Les Pilotes des machines devront présenter lors du contrôle administratif leur licence et casm

Les vérifications préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine reste sous la responsabilité du pilote.

ART. 5 – DÉFINITION DES MACHINES

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé sur ce règlement est présumé interdit.

Le Motocycle doit être fabriqué en série et être vendu normalement dans le commerce.

Il doit être conforme aux prescriptions du Service des Mines et avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines en WW seront admises à condition d'être en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les machines qui font l'objet d'une procédure VGA ou VGE sont admises sous réserve de présenter des papiers prouvant la propriété du véhicule. La carte grise devra être présentée au contrôle technique.

En dehors des modifications autorisées ci-dessous, la machine doit être conforme aux normes imposées par les règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte.

ART. 6 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES MACHINES

La machine doit avoir été homologuée par le Service des Mines et être conforme à sa notice descriptive, la cylindrée devra être au minimum de 401 cc et au maximum de 1200 cc.

Le générateur devra assurer la charge de la batterie et avoir un débit comparable au modèle homologué. Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment.

Les reniflards (réservoir d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre fixés correctement, exception faite des 750 cc et plus (capacité du récupérateur 1 litre). Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air. Si le modèle homologué est équipé d'un système de recyclage, celui-ci devra être conservé intégralement.

Tous les bouchons, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (type automobile) ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtés ainsi que les vis d'étriers de freins avant par un fil de sécurité.

Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

-PNEUMATIQUES

Libre. Les pneus pluie sont autorisés

- CARBURANT

L'essence utilisée devra être du carburant vendu aux pompes du commerce routier.

- SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT / NIVEAU SONORE

Il sera de marque libre, existant dans le commerce. Toute modification devra être validé par les contrôleurs techniques. Il est autorisé de retirer le catalyseur ainsi que le filtre anti-pollution. Ligne complète autorisée.

Un contrôle sono métrique aura lieu lors des vérifications techniques, le nombre maximum de dB sera de 102 aux régimes suivants :

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
125 cc 2 Temps	7.000 RPM			
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

ART. 7 – MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

Devront être retirés obligatoirement :

- les béquilles
- les clignotants
- le(s) rétroviseur(s)
- les repose-pied passager
- la plaque minéralogique
- le phare
- le feu arrière
- le cuvelage du phare devra être démonté

Les coureurs doivent porter une combinaison de cuir d'une pièce en bon état.

Si la doublure est synthétique, le pilote doit porter un sous-vêtement complet (manches et jambes longues) en coton, nomex ou soie, de bottes, de gants, d'un casque défini dans le tableau des équipements, une protection dorsale rigide est obligatoire, tous ces équipements doivent être présentés au contrôle technique en même temps que la machine.

ART. 8 – MODIFICATIONS AUTORISEES

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdite pour la partie cycle et moteur.

ART. 9 – PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré.

- CADRE

Le numéro de cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise. En cas de remplacement du cadre par un modèle d'occasion, le pilote devra avoir en sa possession l'original de la facture d'achat de ce cadre.

Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

- CARÉNAGE

Tout carénage du commerce sera admis à condition que la fixation présente toutes les garanties de sécurité et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront pas en être équipées. Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans les conditions de course sur piste mouillée.

Les motos n'ayant pas à l'origine de carénage devront être équipées d'un sabot pour la récupération de la moitié du liquide de refroidissement et de lubrification moteur.

- FOURCHE

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Clapet de fourche libre. Ressort libre et cale de compression autorisée.

- RÉSERVOIR D'ESSENCE

Pièce d'origine du type considéré.

- RÉSERVOIR D'HUILE

Pièce d'origine du type considéré.

- JANTES

D'origine du type considéré. Entretoises des roues avant et arrière libres.

- COMMANDES AU PIED

Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimum des repose-pied qui devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pied ne sont pas du genre pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière Téflon, plastique ou équivalent (diamètre 16 mm). Les repose-pied repliables devront être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

- GUIDON

Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite.

- AMORTISSEURS AR

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci devra être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

La partie démontable du garde boue arrière peut être retirée.

- PONTETS DE FOURCHE

Autorisés.

- AMORTISSEUR DE DIRECTION

Autorisé. Il doit obligatoirement être fixé sur le té de fourche. La méthode de fixation doit être de bonne qualité. L'amortisseur ne doit en aucun cas agir comme dispositif limitant l'angle de braquage. Les amortisseurs latéraux sont interdits pour raison de sécurité.

- FREINS

Sont autorisés le changement des flexibles (la séparation des durites de frein avant devra se faire au dessus du té de fourche inférieur), du liquide et des plaquettes de frein, à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité. Disques de frein adaptables autorisés. Disques carbone interdits.

- PROTECTION

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire.

Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon, ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

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

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

ART. 10 – PARTIE MOTEUR

Tous les carters moteur contenant le l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite, type carbone ou kevlar. Afin d'éviter les pertes intempestives de ceux-ci, ils doivent être sécurisés à minima par deux fils métalliques.

- KICK-DÉMARREUR

La pédale de kick pourra être retirée (mais le mécanisme devra rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront conserver celui-ci.

- MOTEUR

D'origine du type considéré, mais possibilité d'améliorer les performances. L'aspect extérieur doit rester d'origine.

- EMBRAYAGE

Pièce d'origine du type considéré. Renforcement des ressorts autorisé. Nombre de disques garnis identiques à l'origine.

- BOITE DE VITESSE

Boite d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale pourra être changée, mais le pas devra rester d'origine.

- SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré.

Le liquide de refroidissement doit être remplacé impérativement par de l'eau ou par un mélange d'eau et alcool éthylique, à l'exclusion de tout autre liquide.

ART. 11 – PLAQUES NUMEROS

Chaque concurrent est responsable de la bonne lisibilité des numéros de sa machine. Aucune publicité ne devra être placée sur les plaques.

Positions et dimensions minimales à respecter :

- plaques de couleur mate : une à l'avant au centre du carénage, et deux sur les côtés en bas du carénage

- numéros de couleur mate : 140 x 80 mm, épaisseur 25 mm. L'espace autour de chaque numéro devra être de 15 mm

(avec les autres numéros et le bord des plaques).

Remarque : désormais les plaques de côtés peuvent également être positionnées comme indiqué sur le schéma ci-dessous.

Couleurs préconisées :

- Pour la catégorie 600 cc : numéro noir sur fond blanc

- Pour la catégorie 1000 cc : numéro blanc sur fond noir

Cependant les pilotes qui, en raison de la participation à un championnat, possèdent déjà des plaques d'autres couleurs, pourront les conserver pour autant que les numéros soient parfaitement lisibles et d'une couleur bien contrastée par rapport à la couleur de fond.

Nous vous demandons de respecter impérativement la couleur mate et la dimension des chiffres, ainsi que la forme et l'espacement, afin que le service de chronométrage puisse reconnaître votre machine à chaque passage (pour pallier à toute défaillance de transpondeurs).



ART. 12 – BRIEFING OBLIGATOIRE

Les Pilotes devront obligatoirement assister en totalité au briefing.

L'heure et le lieu seront communiqués lors des vérifications administratives.

En cas d'absence le pilote sera sanctionnée par une pénalité de 10 secondes à la course.

ART. 13 – QUALIFICATIONS

Des essais qualificatifs se dérouleront aux horaires prévus dans le règlement particulier.

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet.

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

Chaque pilote engagé doit OBLIGATOIREMENT participer à l'une de ces séances qualificatives, et doit avoir effectué, au minimum UN tour chronométré.

ART. 14 – GRILLE DE DEPART DEFINIE A TRAVERS DES ESSAIS CHRONOMETRES

Les places sur la grille de départ sont obtenues en tenant compte du meilleur tour chronométré de la séance d'essais

Tous les pilotes seront qualifiés pour les finales sans contrainte de temps minimum, seule la capacité des circuits déterminera si certains pilotes ne pourront rouler.

ART. 15 – COURSES

Les courses se dérouleront sur environ 40 km (les circuits de moins de 2,5 km pourront réduire ces distances).

Le départ sera donné conformément à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ART. 16 – INTERRUPTION DE COURSE

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge) par le directeur de course, l'ensemble des machines devra être mis en parc fermé (le lieu sera défini au briefing) y compris les machines arrêtées aux stands, toute intervention étant immédiatement interdite.

Si les résultats calculés montrent que moins de trois tours ont été effectués par le coureur de tête et toutes les autres équipes dans le même tour que le coureur de tête, la course sera considérée comme nulle et non avenue et il y aura une nouvelle course.

S'il s'avère impossible de redonner le départ de la course, elle sera annulée.

S'il s'avérait possible de reprendre le déroulement normal de la course, un nouveau départ serait donné. Le nouveau départ se fera dans l'ordre de classement du dernier tour complet avant l'interruption de la compétition. Les pilotes seront autorisés à faire le complément de carburant et un changement de roues devant leur stand respectif dans les 5 minutes qui suivent l'ouverture du couloir des stands pour le tour de reconnaissance.

Seuls les pilotes encore en course seront autorisés à prendre le nouveau départ.

Au cas où l'épreuve se déroulerait en plusieurs parties, le classement se fera par l'addition des tours effectués dans chacune d'elles et le vainqueur sera l'équipage ayant parcouru le plus grand nombre de tours. En cas d'égalité de tours, c'est l'addition des temps réalisés dans chaque partie qui entrera en considération.

Si plus de 66% de la durée de l'épreuve était parcouru avant l'arrêt de la course entraînant une entrée en parc fermé, l'épreuve sera considérée comme une course complète. Le classement se fera selon les positions à la fin du tour précédent l'arrêt de la course.

ART. 17 – CLASSEMENT

Pour être classé tous les pilotes devront avoir accompli au minimum 75 % de la distance effectuée par le vainqueur et avoir franchi la ligne d'arrivée 3 minutes après le passage de celui-ci.

ART. 18 – RÉCLAMATIONS

La réclamation doit être déposée auprès du Directeur de Course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats (réclamation relative au classement), en conformité avec l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ART. 19 – APPLICATION DU REGLEMENT

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

ART. 20 – RESPONSABILITE

Il est rappelé que conformément aux dispositions du code sportif, un concurrent est responsable des agissements de ses accompagnateurs.

Il est également 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.

ART. 21 – LAISSEZ-PASSER

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

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

ART. 22 – ANNULATION DE L'EPREUVE

Si la course 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 seront informés de sa suppression cinq jours au moins avant la date de la course.

ART. 23 - ASSURANCES

En conformité avec la réglementation, l'organisateur a contracté une assurance responsabilité civile en cas d'accident survenant au cours de la manifestation (essais et courses).

ART. 24 – PUBLICITE

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.