

# PROMO 500 CUP 2015

## ARTICLE 1 - DEFINITION

Il sera organisé en 2015 par la F.F.M. et ses Clubs le Promo 500 Cup intégré dans le cadre des Coupes de France Promosport. Un vainqueur sera désigné à l'issue de l'ensemble des manifestations.

## ARTICLE 2

Le Promo 500 Cup se déroulera conformément au règlement des Coupes de France Promosport.

## ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Ces épreuves sont ouvertes à tous les pilotes titulaires d'une licence nationale du type **NCO** délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours et âgés de 15 ans minimum le jour de l'épreuve concernée.

## ARTICLE 4 - EPREUVES

Le Promo 500 Cup se disputera sur la totalité des courses organisées, soit par les Clubs organisateurs, soit par la F.F.M. avec un Club, dans le cadre des épreuves Promosport.

Calendrier 2015 : identique à celui des Coupes de France Promosport.

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

## ARTICLE 5 - OBLIGATION DES PILOTES VIS-A-VIS DE LA F.F.M. ET PARTENARIAT

**Il est impératif d'utiliser les équipements et de porter les couleurs des partenaires de la Promo 500 Cup.**

Chaque pilote devra apposer sur sa machine un sticker F.F.M. de chaque côté, sur un emplacement visible et coudre un écusson F.F.M. sur le haut du torse ou le devant des épaules de sa combinaison.

- Chaque pilote désirant participer à la PROMO 500 CUP devra obligatoirement porter sur sa combinaison les écussons des partenaires de la PROMO 500 CUP et, sur sa machine, les stickers des partenaires F.F.M.

- La présence d'annonceurs concurrents à ceux de la PROMO 500 CUP est strictement interdite.

Tout pilote qui enfreindrait cette règle sera sanctionné par un retrait de 3 points, et par le non versement de la prime ou de la dotation correspondant au sticker manquant si le pilote est classé dans les 3 premiers, Le jury est souverain dans les autres cas, en cas de récidive, le pilote sera exclu de PROMO 500 CUP.

- Les machines seront stickées suivant les instructions fédérales. Une note d'information à ce sujet sera adressée en temps utile à l'ensemble des pilotes de la PROMO 500 CUP. Ceux-ci pourront également la retirer auprès du secrétariat fédéral.

## ARTICLE 6 – PRIMES France EQUIPEMENT (sous réserve de confirmation du partenariat)

Il sera attribué sur chaque épreuve les primes France EQUIPEMENT suivantes qui se cumuleront avec les primes d'arrivées.

**1<sup>er</sup> =100€      2<sup>e</sup> =80€      3<sup>e</sup> = 65€      4<sup>e</sup> = 50€      5<sup>e</sup> =35€ (sous réserve de validation des partenariats)**

Ces primes seront divisées par deux pour les épreuves comportant deux courses finales et seront attribuées sur le classement de chaque course finale.

## REGLEMENT TECHNIQUE DU PROMO 500 CUP

### ARTICLE 1 - GENERALITES

Si un point n'est pas prévu dans ce règlement technique ou s'il manque de précision, le document de référence sera le règlement technique des Coupes de France Promosport auquel il conviendra de se référer.

Après chaque séance de qualifications, de courses de repêchages, ou de Consolantes, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles Ces contrôles se feront dans l'état de franchissement de la ligne d'arrivée.

Les motocycles disputant cette formule sont des motocyclettes de 500cc, 4 temps, bi-cylindre. Elles doivent être fabriquées en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendues normalement dans le commerce en France.

Le constructeur, ou l'importateur des machines engagées, devra être en mesure de prouver avoir produit et/ou importé (15 jours avant la première épreuve des Coupes de France Promosport) au minimum 100 exemplaires en France.

Elles doivent avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans leur configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les machines qui font l'objet d'une procédure VGA ou VGE ne sont pas admises.  
Les machines devront avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent selon la procédure Promosport et avoir été commercialisées à 100 exemplaires minimum en France. Un dossier d'homologation devra être constitué par le constructeur ou l'importateur.  
Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.  
Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, ...).  
Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

## **ARTICLE 2**

Le moteur doit fonctionner avec le carburant type sans plomb conformément à la réglementation F.I.M.  
Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de la F.F.M. si elles se révèlent négatives. Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondants.  
Dans tous les cas, la contre-expertise est aux frais des concurrents.

## **ARTICLE 3**

En dehors des modifications autorisées ci-dessous, la machine devra être conforme au règlement technique des machines Promosport 2015 et au présent règlement.

**3.1 - SELLE :** Selle libre, sous réserve que celle-ci conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine, la présence d'un garde boue couvrant l'intérieur de la selle est obligatoire.

### **3.2 - AMORTISSEUR ARRIERE :**

Modifications ou changement d'amortisseurs arrières autorisés, à condition de respecter les points d'ancrage d'origine sur le cadre et le bras oscillant.

**3.3 - AMORTISSEUR DE DIRECTION :** Le montage d'un amortisseur de direction est autorisé.

**3.4 - FOURCHE :** Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartement).

Les bouchons de l'extrémité de la fourche doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

**3.5 - CARENAGE :** Tout carénage du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité, qu'il reste conforme aux normes du diagramme F.I.M. et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

L'adjonction d'un carénage tête de fourche de type Hornet est autorisée sur les 500 CB Honda en étant dépourvues.

Le carénage inférieur doit pouvoir recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous maximum de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Un bac de récupération aux normes décrites ci-dessus sera obligatoire, pour toutes les machines non équipées de carénage.

**3.6 - 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.

**3.7 - COMMANDES AU PIED :** Libres. Platines libres, ancrages d'origine.

**3.8 - LEVIERS :** D'origine ou adaptable de même type.

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 distribuées par un professionnel.

**3.9 - FREINS :** Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté dans ce dernier but présente toutes les garanties de sécurité.

La séparation des durites de frein avant devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

Les disques de frein, s'ils ne sont pas d'origine du modèle considéré doivent être remplacés par de l'adaptable de marque France Equipement (prix préférentiel).

**3.10 - BRAS OSCILLANT :** D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

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 béquilles devront être réalisés en Nylon, Téflon, ou matière équivalente, ils auront les dimensions maximales suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait.

**3.11 - SYSTEME DE REFROIDISSEMENT :** D'origine du type considéré. Le calorstat peut-être retiré.

Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

**3.12 - GUIDON :** Guidon adaptable autorisé. Les formes et dimensions du guidon devront être conformes à celles d'origine. Celui ci devra être bouché aux deux extrémités.

La réparation des guidons est interdite.

**3.13 - 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.

Le nombre de rapports et la démultiplication primaire restera strictement d'origine.

Un accord de partenariat entre un équipementier et la FFM pourra être envisagé, dans ce cas, un seul type de kit chaîne sera autorisée.

**3.14 - ALTERNATEUR / BATTERIE :** Le générateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions constructeur.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine. Elle doit être en bon état, et doit fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

Toute modification non stipulée dans les articles précédents est réputée interdite, sous réserve d'amendement, en cours de saison, annoncé officiellement.

#### ARTICLE 4

Les pneumatiques, de marque Dunlop, définis ci-dessous devront obligatoirement être utilisés.

<b>Sec AV 110/70HR17</b>	<b>SX Alpha 13 TL</b>	<b>E</b>	<b>130,00€</b>
<b>AV 120/70HR17</b>	<b>SX Alpha 13 TL</b>	<b>E</b>	<b>130,00€</b>
<b>AR 140/70HR17</b>	<b>SX Alpha 13 TL</b>	<b>E</b>	<b>189,00€</b>
<b>AR 150/60HR17</b>	<b>SX Alpha 13 TL</b>	<b>E</b>	<b>194,00€</b>
<b>AR 160/60HR17</b>	<b>SX Alpha 13 TL</b>	<b>E</b>	<b>194,00€</b>

Le nombre de pneumatiques autorisés par manifestation (du début de la première série qualificative à la finale) sera limité à 2 (un avant, un arrière).

Lors du contrôle technique deux stickers, un pour le pneu avant et un pour le pneu arrière, sont remis au pilote. Ces stickers doivent être apposés sur les pneumatiques du côté droit sous la responsabilité du pilote. Un pilote n'ayant pas ses stickers de collé sur les pneus référencés ci-dessus lors de son passage en pré-grille n'est pas autorisé à rentrer sur la piste, quelque soit les conditions de piste (DRY ou WET). Le changement d'un pneumatique en raison d'une crevaison ou d'une autre "anomalie" ne pourra être autorisé qu'après avis d'un technicien du manufacturier présent sur le circuit, en accord du responsable technique. Le Directeur de Course devra être prévenu. Tous les cas non prévus seront tranchés par le Jury.

Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Si un pilote se présente en pré-grille avec un changement de pneumatique autre que défini ci-dessus, il sera renvoyé de la pré-grille et ne pourra prendre le départ.

Un pilote ayant changé de pneumatiques sans le respect de la procédure sera convoqué par le Jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve pourra être prise par celui-ci).

Sont également autorisés uniquement sur piste déclarée WET (mouillée), les pneus de marque DUNLOP tels que définis ci-dessous :

<b>Pluie AV 120/70R17</b>	<b>KR 189</b>	<b>WA</b>	<b>165,00€</b>
<b>AR 140/65R17</b>	<b>KR389</b>	<b>WA</b>	<b>215,00€</b>
<b>AR 165/55R17</b>	<b>KR389</b>	<b>WA</b>	<b>225,00€</b>

Ces pneus ne feront l'objet d'aucun marquage. Leur nombre n'est pas limité.

Les pneus pluie peuvent être montés sur des jantes adaptables de matière et dimensions identiques à l'origine.

Ces jantes peuvent également être équipées de disques de frein adaptables de marque "France équipement" de forme, matière et dimensions strictement identiques à l'origine.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie, sont autorisées en pré-grille.

**ARTICLE 5** - La partie cycle doit être d'origine et correspondre intégralement à la description, aux gravures ou photographies du catalogue constructeur.

**ARTICLE 6** - Pourront être retirés :

- le compteur kilométrique et l'instrumentation de bord, cependant un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur de la machine est obligatoire.
- le commutateur gauche du guidon.

**ARTICLE 7** - Devront être obligatoirement retirés :

- la pédale de kick,
- les béquilles,
- les clignotants,
- les rétroviseurs,
- les repose-pieds passager,
- la plaque minéralogique,
- le feu arrière,
- l'ensemble bloc phare.

**ARTICLE 8**

Interdiction de changer ou de modifier les points suivants :

- type moteur,
- la boîte de filtre à air,
- les joints du moteur devront rester conformes aux pièces d'origine et aux dimensions d'origine,
- Il pourra être décidé en début de saison ou en cours de saison de plomber les moteurs. Le cas échéant, une circulaire précisant les modalités de celui-ci sera diffusée.
- le faisceau et le boîtier CDI d'origine sont obligatoires.
- TOUTE MODIFICATION MOTEUR EST INTERDITE.

**ARTICLE 9**

Sont autorisés :

- Les réglages de carburateurs, gicleurs, puits d'aiguille et aiguilles.
- Le réalésage en deuxième cote réparation est autorisé

Si un système antipollution existe, celui-ci peut être désactivé mais doit rester en place tel que d'origine.

**ARTICLE 10**

Système d'échappement / niveau sonore :

La ligne d'échappement complète pourra être changée par une ligne d'échappement adaptable, collecteur plus silencieux, le profil de celle-ci pourra être différent de l'origine mais ne devra pas dépasser l'aplomb du pneu arrière.

Le silencieux et (ou) le collecteur d'échappement d'origine pourra être conservé et modifié, pour permettre d'augmenter la garde au sol.

La limite de bruit est de 102 db aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

**ARTICLE 11**

Les reniflards des réservoirs (d'essence, d'eau, d'huile, ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité minimale d'un litre.

Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité.

Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif.

#### **ARTICLE 12**

Les dimensions des plaques de course, des chiffres, ainsi que les couleurs devront être respectées. Les numéros arrières devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

Couleur des plaques et des numéros : fond blanc, numéro noir

Les emplacements des plaques de course seront au nombre de TROIS (deux latérales à l'arrière sur le dossier de selle et une frontale placée au centre du carénage), de forme rectangulaire, dimensions 285 mm X 235 mm.

- hauteur . . . . . 140 mm
- largeur . . . . . 80 mm
- épaisseur . . . . . 25 mm
- espacement entre deux chiffres. . . . . 15 mm

#### **ARTICLE 13**

Voir tableau des machines homologuées Promosport.

#### **ARTICLE 14**

Les litiges pouvant survenir seront réglés conformément aux dispositions du Code Sportif National de la Fédération Française de Moto et de ses annexes, aux règles générales de la C.N.V. et au règlement des Coupes de France Promosport 2014.

- Chaque pilote désirant participer à la Promo 500 Cup, devra obligatoirement porter sur sa combinaison les écussons des partenaires de la PROMO 500 Cup.

- Les machines devront également être stickées suivant les instructions fédérales.

- La présence d'annonceurs concurrents est strictement interdite.

- Les stickers et écussons seront à retirer auprès des commissaires techniques lors des vérifications techniques sur les épreuves sportives. Ces derniers éléments seront également disponibles auprès des partenaires de cette formule.