

SUPERMOTARD 2018



Règlement du championnat de Nouvelle Calédonie

ARTICLE 1 –Epreuve

La ligue Motocyclisme Régionale de Nouvelle Calédonie met en compétition pour l'année 2018 un championnat de Nouvelle Calédonie de Supermotard ouvert aux catégories suivantes :

Scooters – Pit Bike – NJC 10-14 ANS - Quads – Motos S2 (125 2T / 250 4T)
Motos S1 (+125 2T / +250 4T) - Vétérans (+ de 45 ans)

Dates des épreuves :

30 septembre – 07 octobre – 09 décembre

ARTICLE 2 – PILOTES ADMIS & MOTOS ADMISES

Sont admis les pilotes titulaires d'une licence nationale ou internationale délivrée par la FFM pour la saison 2018. Les pilotes licenciés FFM de nationalité étrangère devront répondre aux modalités de l'article 6.2 du Règlement Général Motocross : aucun point ne leur sera attribué, de même que pour les pilotes évoluant hors de la Nouvelle Calédonie.

Les catégories S1, S2 et VETERANS pourront être regroupées si le nombre d'inscrits est insuffisant. Les catégories PIT BIKE, SCOOTER et NJC 10-14 ans pourront être regroupées si le nombre d'inscrits est insuffisant.

-Pour la catégorie Motos S1, les épreuves sont ouvertes à tout type de motocyclette solo de plus de 125 cm³ 2T et plus de 250 cm³ 4T, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM.

-Pour la catégorie S2, les épreuves sont ouvertes à tout type de motocyclette solo de 125 cm³ 2T et 250 cm³ 4T, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM.

-Pour la catégorie QUADS, les épreuves sont ouvertes aux quads dont les cylindrées sont de 250cc à 500cc monocylindre ou bicylindre.

-Pour la catégorie SCOOTERS, les épreuves sont ouvertes aux scooters dont les cylindrées sont de +de 50cc à 90cc monocylindre 2T.

Pour la catégorie NJC 10-14 ANS, les épreuves sont ouvertes à tout type de motocyclette solo de 85 cm³ 2T et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM.

-Pour la catégorie PIT BIKE, les épreuves seront ouvertes à tout type de motocyclette solo de 90cc à 150cc monocylindre 4T et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM.

-Pour la catégorie VETERAN, les épreuves sont ouvertes à tout type de motocyclette solo de 125 cm3 2T et 250 cm3 4 T et plus de 125 cm3 2T et plus de 250 cm3 4T, monocylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de le FFM.

ARTICLE 3 – DEMANDES D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement s'élèvent à 10000 CFP (84€) pour toutes les catégories.

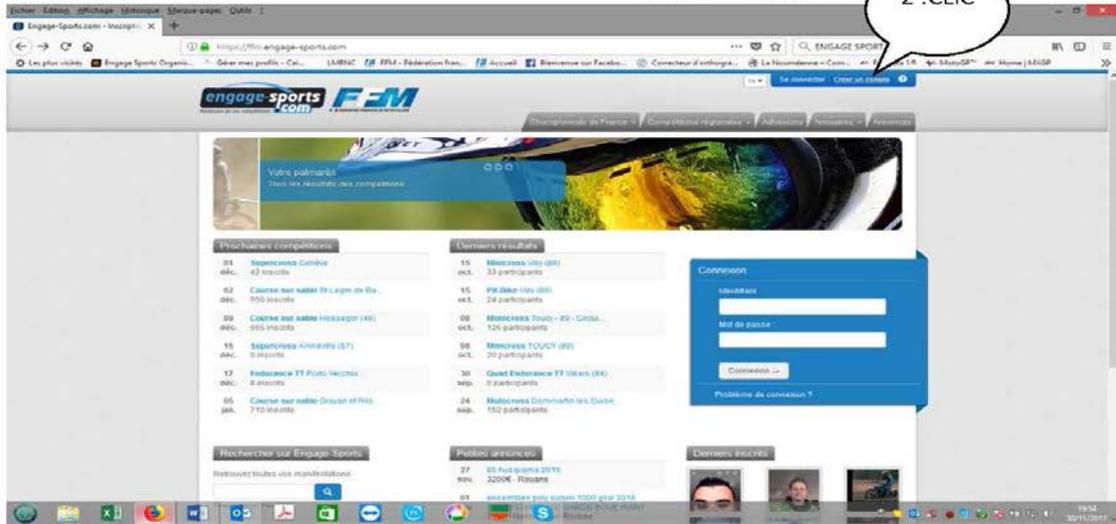
Les engagements se feront obligatoirement par le biais d'<https://ffm.engage-sports.com/>.

Tout participant devra ouvrir un compte à son nom.

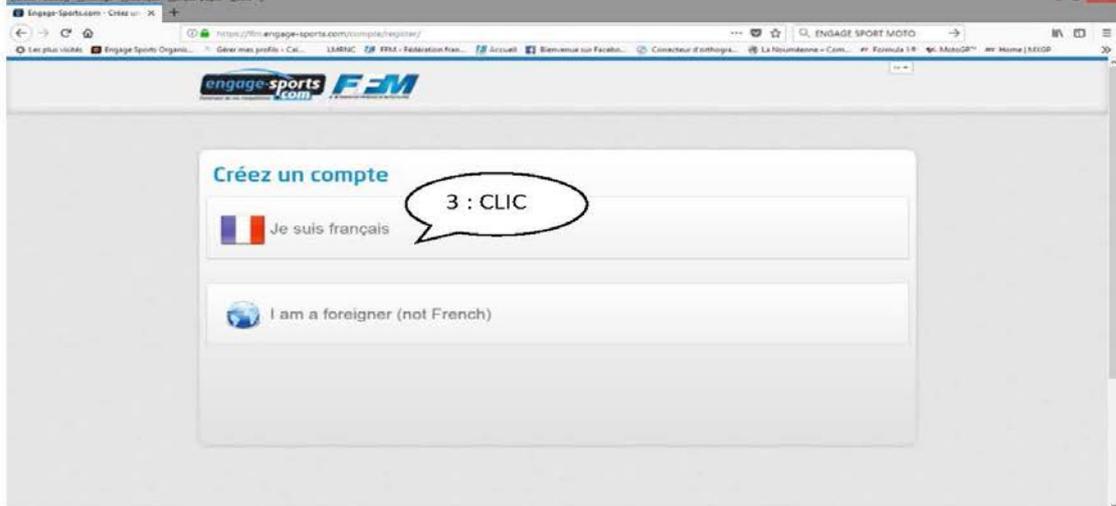
<https://ffm.engage-sports.com/>

1 : Connectez-vous

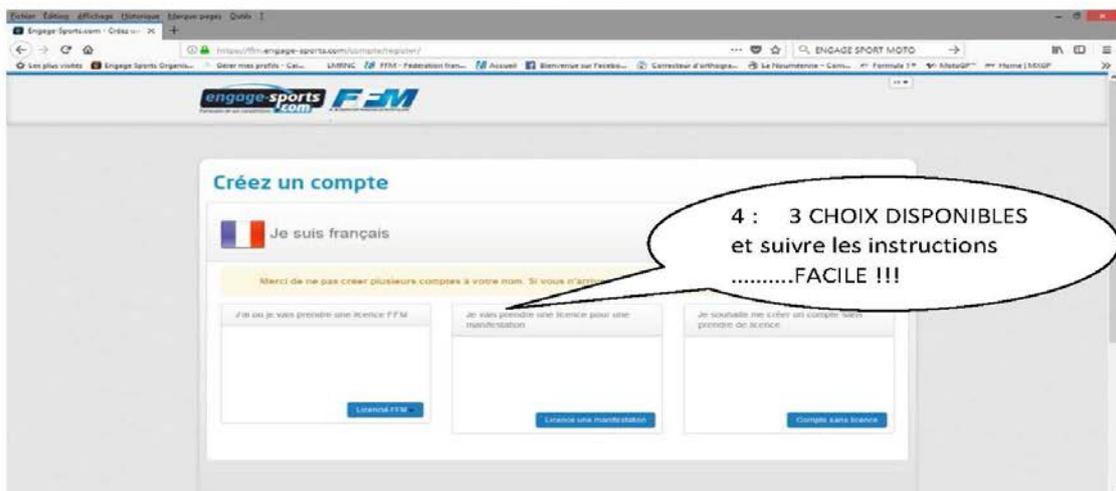
2 : CLIC



3 : CLIC



4 : 3 CHOIX DISPONIBLES
et suivre les instructions
.....FACILE !!!



Au plus tard 10 jours avant l'épreuve. Les pilotes auront la **possibilité de s'inscrire jusqu'à 3 jours avant l'épreuve avec une majoration de 5 000 CFP (42€) pour toutes les catégories**

Chaque pilote, devra au moins une fois dans le championnat, fournir un commissaire de piste licencié. Le pilote désigné par la commission et qui ne pourra pas fournir de CP devra s'acquitter de la somme de 10 000 CFP s'il désire participer à la compétition. Si le jour de la course, le commissaire n'est pas présent ou pas licencié, le pilote pourra être disqualifié et non remboursé de son inscription s'il ne s'acquitte de la somme de 10 00 CFP.

Les pilotes ne pouvant pas participer à la manifestation devront prévenir par écrit (lettre-fax-émail) le club organisateur au plus tard le jeudi précédant l'épreuve. Au-delà ils devront, pour pouvoir prétendre au remboursement, fournir un justificatif valable, certificat médical, courrier certifié., au plus tard 48 heures après la course. Dans le cas contraire le droit d'engagement sera encaissé. Le pilote qui devait fournir un commissaire reste engagé sur cette responsabilité.

Tout pilote ayant pris part à une séance d'essai ne pourra pas prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Les doubles montes seront autorisées lorsque les pilotes auront déclaré leur engagement dans les différentes catégories qu'ils souhaitent disputer, et qu'ils auront régulièrement présenté leurs machines au contrôle technique. Les pilotes qui disputent plusieurs catégories paieront un seul engagement.

ARTICLES 4 -VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Tous les pilotes participant au championnat de Nouvelle Calédonie quelle que soit la catégorie, devront se présenter au contrôle administratif qui sera ouvert le dimanche à 7h00. Aux vérifications administratives le secrétariat assurera le contrôle

- Des licences FFM 2018
- Du paiement des droits d'engagement.

ARTICLE 5 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les opérations de vérifications se dérouleront le dimanche de 7h00 à 7h45. Seront vérifiés :

Pilote et équipement :

- Contrôle du casque homologué aux normes FFM et FIM. Les normes USA, AUS et NZ sont acceptées.
- Contrôle de la tenue du pilote, combinaison d'une seule pièce (cuir ou kevlar homologué FIM), conforme au règlement des courses sur route. Bottes type motocross (les demi-bottes sont interdites) et gants en cuir et protection dorsale obligatoire (norme EN 1621-2).
- Les maillots de type cross sur les combinaisons sont interdit, seules sont autorisées, les chasubles sans manches, col en V (de façon à voir la fermeture éclair de la combinaison fermée) qui prètent au corps pour vos supports publicitaires et devront être présentées lors des vérifications technique.
- Charlotte obligatoire pour les cheveux longs.

Motocycle, Quad :

- Lors du contrôle technique chaque coureur doit présenter un engin sous son nom et numéro. Quand au second engin, il y a deux possibilités :
 - 1) Un coureur peut présenter, au contrôle technique, une seconde machine sous son nom et son numéro.
 - 2) Une équipe ou un groupe de coureurs peut présenter, au contrôle technique, une seconde machine dans l'éventualité qu'elle soit utilisée par plusieurs coureurs, à condition que la machine soit marquée sous les noms et numéros des coureurs ayant le droit d'utiliser cette machine.
- Contrôle apparent de la marque et de la catégorie d'engagement.
- Caractéristique de la machine.

PLAQUES & NUMEROS :

MOTOS : Les trois plaques seront de dimensions 210 mm X 210 mm et les numéros de 120 mm minimum de hauteur, les chiffres doivent être lisibles. Un espace de 5cm sur la partie haute de la plaque frontale et sur toute sa largeur devra être laissé libre pour apposer la publicité du partenaire. Seul la publicité du promoteur est sera autorisée sur la plaque frontale.

Un bandeau de 5cm à la base des plaques latérales sera réservé aux partenaires du pilote.

QUADS : La plaque arrière sera en plastique souple. Les plaques des machines devront être de dimensions réglementaires. La plaque arrière devra être perpendiculaire à l'axe de la piste. Un espace de 5cm sur la partie haute de la plaque frontale et sur toute sa largeur devra être laissé libre pour apposer la publicité du partenaire.

CARACTERISTIQUES MACHINES :

QUADS :

Règles techniques communes aux championnats Supermotard :

- Le moteur ne peut en aucun cas être situé derrière le pilote.
- Tout système différentiel de transmission est interdit.
- Le choix du cadre, du moteur, de l'emplacement du réservoir de carburant est libre.
- Les pneus cloutés, chaînés sont interdits.
- Les jantes, que ce soit pour l'avant ou l'arrière, ne peuvent excéder douze pouces de diamètre et ne devront pas être inférieures à huit pouces.
- La largeur hors tout ne doit pas excéder 1300 mm, quelque soit la compression de l'amortisseur, mesure prise en charge (pilote sur la machine).
- Le silencieux d'échappement ne doit pas dépasser l'aplomb arrière du quad ou une ligne verticale tangente aux pneus arrière.
- Contrôle du niveau sonore : selon la Méthode « 2m max ». Le niveau sonore ne devra pas excéder 114dB/A (112dB/A + 2dB/A) avant le début de la course et 115 dB/A (tolérance supplémentaire de 1 dB/A) à l'arrivée de la course.
- Le pilote doit être obligatoirement isolé des roues arrière par deux ailes, solidaires ou non l'une de l'autre, réalisées en matière plastique ou polyester.
- La transmission assurée par une chaîne devra être équipée d'un sabot ou carter à sa partie inférieure protégeant la couronne et le disque.
- Un pare-choc ou pare-buffle devra être mis en place. Dans le cas d'un pare-choc, les deux embouts devront être arrondis diamètre mini 15mm.

Dispositif anti-encastrement:

- Un tube de protection (ou nerf bar) sans partie saillante de section ronde doit être prévu de chaque côté de l'engin. Il devra obligatoirement être fixé en deux points : un au niveau du support d'articulation du bras oscillant inférieur, l'autre sur le support de repose pied, et comporter des sangles fixées sur la tubulure du nerf bar et destinées à empêcher le pied du pilote de toucher le sol accidentellement.
- Le pignon de sortie de boîte devra être protégé par un cache chaîne.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la partie transversale, les guidons sans partie transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu recouvrant largement les brides de fixation. Les extrémités devront être bouchées.
- Un coupe-circuit interrompant l'alimentation électrique doit être relié au pilote.
- La direction doit être assurée par les roues avant

Liquide de refroidissement :

Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Si non conforme le pilote sera déclassé de la manche.

Carburant : "Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM".

Si non-conforme, le pilotes sera déclassé de la manche

REGLES TECHNIQUES SPECIFIQUE AU SUPER QUADEUR:

- Présence d'un ou plusieurs récupérateurs d'huile étanches même lorsque le quad est couché, d'une capacité minimum de 0,5 litre correctement fixé ou pour les 4 temps un recyclage fermé.
 - Un ou plusieurs récupérateurs vides à chaque départ étanches même lorsque le quad est couché doivent être prévus pour l'eau du radiateur et la mise à l'air du réservoir d'essence (clapet anti-retour du réservoir insuffisant).
 - Un carénage de récupération ou sabot englobant, permettant de recueillir une partie de la capacité de l'huile moteur sera installé sous le bloc (moteur 4 temps uniquement).
 - Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.
 - Les pneumatiques utilisés ne doivent pas présenter plus de 0,8 mm de creux au centre du pneu avant ou arrière (Pneus type cross et enduro interdits)
 - . Le retaillage des pneus est autorisé.
 - La garde au sol de la machine en charge avec le pilote ne devra pas être inférieure à 90 mm (garde =châssis au milieu de l'empâtement et piste, hors accessoire, carter, bras oscillant, carénage de récupération).
 - La capacité des réservoirs de carburant ne peut excéder : 22 litres.
 - Afin d'éviter toute intrusion des pieds du pilote entre les roues arrières et les « nerfs bars » ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipés d'une protection en métal ou plastique entre ce nerf bars et les gardes boue arrières.
- Pour tous les cas non prévus au présent Règlement, on se référera au Code Sportif FFM, au Règlement Général Motocross, et au Règlement Particulier Supermotard.

MOTOCYCLES :

- Présence d'une protection sur la barre transversale du guidon.
- Présence d'une protection sur les brises de fixation pour un guidon ne possédant pas de barre transversale.
- Les extrémités du guidon devront être bouchées ainsi que les poignées.
- Présence d'un ou plusieurs récupérateurs d'huile étanches même lorsque l'engin est couché, d'une capacité minimum de 0,5 litre correctement fixé ou pour les 4 temps un recyclage fermé.
- Protection métallique du pignon de sortie de boîte.
- Les repose-pieds doivent être obligatoirement protégés, ainsi que toutes les parties saillantes de la machine, (pour éviter tout contact direct avec la piste).
- Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Si non conforme le pilote sera déclassé de la manche.
- Carburant : "Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM".
Si non-conforme, le pilotes sera déclassé de la manche.
- Les pneumatiques utilisés ne doivent pas présenter plus de 0,8 mm de creux au centre du pneu avant ou arrière (pneus type cross et enduro interdits)
- . Le retaillage des pneus est autorisé.
- Des couvertures chauffantes pourront être installées dans les stands.
- Contrôle du niveau sonore : selon la Méthode « 2m max ». Le niveau sonore ne devra pas excéder 114dB/A (112dB/A + 2dB/A) avant le début de la course et 115 dB/A (tolérance supplémentaire de 1 dB/A) à l'arrivée de la course.
- Un pilote refusé au contrôle du bruit pourra représenter sa machine 2 fois. S'il ne satisfait pas au 3^{ème} contrôle, il sera exclu par le directeur de course et son engagement ne lui sera pas remboursé.
- Un engin jugé trop bruyant pendant la course ou pendant les essais sera arrêté par le directeur de course (ex : un engin qui perd son silencieux).

Le commissaire technique a le droit de regarder et de contrôler toutes pièces des engins à n'importe quel moment de la manifestation :

- 1-Pendant l'épreuve, les engins pourront être examinés pour s'assurer qu'aucun élément ou pièce marqué n'a été changé et ceci à n'importe quel moment de la manifestation. Dans ce cas, le pilote ne pourra pas prendre le départ et sera refusé en pré-grille.
- 2-A l'issue de l'épreuve, les contrôleurs techniques vérifieront si aucune irrégularité n'a été commise.
- 3-Sanctions :
 - a) Changement de machine non contrôlée : Disqualification de la course.

- b) Absence de pièces marquées : Disqualification de la course.
- c) Fraude de cylindrée : Disqualification de la course.
- d) Intervention mécanique pendant le ou les tours de chauffe : Départ en fond de grille.

ARTICLE 6 – PROCEDURE DE DEPART

Deux engins pourront être utilisés par le pilote. Dans le cas où une machine régulièrement mise en pré-grille ne pourrait pas démarrer, son pilote pourra prendre sa seconde machine qui aura préalablement été amenée dans un parc situé à proximité de la pré-grille. Cette manœuvre est possible avant la fin des tours de chauffe, le pilote concerné devra alors se positionner en dernière place sur la ligne de départ.

H moins 10mn : Fermeture de la pré-grille

Jusqu'à H moins 5mn : Plus aucun pilote ne sera admis au départ. Un officiel situé en sortie de celle-ci, doit interdire l'accès à la piste en présentant un drapeau rouge ou un signal lumineux rouge.

Depuis le départ de tours de chauffe à la fin de la course les pilotes qui retournent au parc coureurs avec leur engin ne peuvent plus reprendre la course et sont considérés comme ayant abandonné.

A partir de ce moment, sur instruction de la direction de course, évacuation de la grille de départ de toutes personnes non accréditées et l'officiel situé en sortie de la pré-grille doit signaler l'autorisation de l'accès à la piste en présentant un drapeau ou signal lumineux vert.

Pour les finales, dans les 10 minutes précédant l'heure de départ, sur instruction de la direction de course, les pilotes devront se tenir prêts à quitter la pré-grille et à amener leur engin sur la grille de départ pour la présentation. Durant cette période la mécanique est autorisée jusqu'au départ du ou des tours de chauffe. Ce ou ces tours de chauffe sont obligatoires pour prendre le départ depuis la grille.

A l'issue du ou des tours de chauffe, un officiel situé devant la première ligne de départ présente un drapeau rouge tenu levé jusqu'au placement de tous les pilotes au centre de leur place sur la grille de départ. Dès qu'un pilote a rejoint son emplacement sur la grille de départ ou entame son deuxième tour, dans le cas de plusieurs tours de chauffe, l'officiel situé en sortie de pré-grille doit interdire l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux rouge. Le pilote qui a rejoint son emplacement ne pourra plus le quitter sous peine de départ en fond de grille.

Les pilotes qui regagnent la zone mécanique doivent attendre que l'officiel situé en sortie de celle-ci signale, à l'aide d'un drapeau, l'autorisation d'accès à la piste. A partir du moment où un pilote a rejoint son emplacement sur la grille de départ, le directeur peut demander au juge de ligne, situé après la dernière ligne, de présenter un drapeau rouge pour interdire l'accès à la grille aux pilotes retardataires. Les pilotes qui ne sont pas sur la grille de départ à ce moment doivent partir depuis le fond de la grille.

Une fois que les pilotes sont placés soit sur la grille de départ, soit en fond de grille, soit en zone mécanique, le juge de ligne situé après la dernière ligne présente un drapeau vert. Si un pilote positionné sur la grille rencontre un problème, il doit rester sur sa machine et lever le bras. A ce signal le juge de ligne doit relever le drapeau rouge pour signaler l'incident au directeur de course. Le pilote doit attendre les instructions du directeur de course pour quitter sa place et se rendre en zone mécanique.

Lorsque tous les pilotes sont placés et que le drapeau de fond de grille est vert le départ doit être donné de la façon suivante :

-les machines doivent être arrêtées, moteur en marche et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon.

-L'officiel situé sur le bord de la piste devant la première ligne retire le drapeau rouge. Dès qu'il est en position de sécurité, le starter abaissera le drapeau national.

-Sur instruction du directeur de course, les officiels situés en sortie de la zone mécanique signaleront à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste.

Tout départ anticipé sera sanctionné d'un « Stop and Go » de 5 secondes qui sera effectué sur une aire située près de la ligne de départ. Le pilote concerné, à partir du moment où la direction de course lui aura signifié à l'aide d'un panneau « Stop and Go » associé à son numéro de course, aura trois tours pour rejoindre cet emplacement. Le non-respect de cette injonction entraînera la disqualification immédiate du pilote.

ARTICLE 7 – ARRET D'UNE COURSE

Dans le cas d'arrêt de course pendant les deux premiers tours du temps réglementaire, elle sera entièrement recommencée. Les coureurs se rendront directement en pré-grille et un nouveau départ sera donné dès que la piste sera libre.

Dans le cas d'un arrêt de course pendant les premier 50% du temps réglementaire, elle sera entièrement recommencée. Les coureurs se rendront directement au parc coureurs et une nouvelle procédure de départ au minimum 30 minutes après l'arrêt de course. S'il est impossible de redonner le départ de course, il n'y aura pas de point attribué pour le championnat.

Dans le cas d'arrêt d'une course après que plus de 50% du temps réglementaire soit écoulé, celle-ci sera considérée comme terminée. L'ordre d'arrivé des pilotes sera déterminé par le classement du tour précédent le drapeau rouge.

ARTICLE 8- DEROULEMENT DES EPREUVES

Placement en grille de départ :

- Première manche de la journée : suivant les résultats des essais chronométré ou suivant le classement de l'épreuve précédente.
- Autres manches de la journée : Dans l'ordre d'arrivée des manches précédentes.

Séances d'essais : -une séance d'essai libre et chronométrée de 15 mn pour chacune des catégories.

-Manches comptant pour l'attribution des points au championnat de Nouvelle Calédonie :

Chaque catégorie disputera trois manches de 10mn + 2 tours chacune, le dimanche à partir de 8h00.

-Superfinales :

Les pilotes les mieux classés à l'issu des trois manches qualificatives disputeront une superfinale de 10mn + 2 tours dans chacune des catégories : Motos, quads, scooter et pite-bike. Les superfinales constituent également le trophée. En fonction du nombre de pilotes dans chaque catégorie, le directeur de course déterminera le nombre de pilotes admis pour les superfinales.

ARTICLE 9 – CLASSEMENT

Pour être classé et marquer des points, un pilote devra franchir la ligne d'arrivée sous le drapeau à damier et avoir accompli au minimum 75% du nombre de tours effectués par le pilote déclaré vainqueur

Pour chaque catégorie, le barème des points attribués sera le suivant pour les 20 premiers :

25-22-20-18-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1

En cas d'ex aequo le résultat de la dernière manche sera prépondérant. Le classement du championnat de Nouvelle Calédonie sera obtenu par l'addition des points marqués sur la totalité des épreuves.

ARTICLE 10- PODIUM

Un classement de la journée sera établi en additionnant les points acquis à l'issu des 3 manches. Les trois premiers pilotes de chaque catégorie devront être présents au podium pour la remise des coupes après la publication de résultats officiels, soit 30 minutes après la publication des résultats officieux. Un podium sera également effectué pour les superfinales de chacune des catégories.

ARTICLE 11 – CONTROLE DES EPREUVES

La Ligue Motocyclisme Régionale de Nouvelle Calédonie désignera un directeur de course et 3 officiels(ou un Arbitre) pour la composition du jury de course.

ARTICLE 12 – PUBLICITE

Lorsque l'organisateur de l'épreuve est lié par contrat avec un partenaire, tous les pilotes devront obligatoirement coller sur les plaques numéros les stickers du partenaire.

Ces stickers devront être en place au plus tard avant les séances d'essais libres.

ARTICLE 13 – RECLAMATION

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du code sportif national de la FFM.

Le montant de 20 000 Frs en chèque (libellé à l'ordre de la LMRNC) ou espèces devra accompagner la réclamation écrite et ne sera pas remboursé.

Lorsqu'elle entraine un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 20 000 Frs pour les moteurs 2 temps et de 28 000 Frs pour les moteurs 4 temps. Cette somme sera remboursée si la machine s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

Une réclamation doit être déposée :

- Avant le commencement des opérations de vérification pour une réclamation contre la distance annoncée pour un parcours ou pour l'une des clauses figurant au règlement particulier.
- Immédiatement après la fin des opérations de vérifications pour une réclamation contre une décision prise par un commissaire technique ou tout ce qui concerne les vérifications et la qualification des concurrents.
- dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats pour une réclamation contre :
Une décision prise par un officiel de course.
Une erreur ou une irrégularité commise au cours de la compétition par un concurrent ou un assistant.
Le classement d'une course.

ARTICLE 14 - CONDUITE EN COURSE

- Il est interdit de couper le parcours.
- Un pilote qui rentre au parc coureur pendant la course est considéré comme ayant abandonné et ne peut plus reprendre la compétition.
- Un pilote ayant un comportement dangereux au cours d'une épreuve, pourra être sanctionné immédiatement par le jury.

ARTICLE 15 – SECURITE

Le directeur de course appréciera en fonction des conditions climatiques du nombre de tours de chauffe nécessaires.

En cas de nécessité, le directeur de course peut autoriser le changement des pneumatiques avant un départ.

Information aux pilotes

Lors de chaque épreuve, il vous sera remis un transpondeur en contrepartie d'un chèque de garantie de **24000 Cfp** libellé à l'ordre de LMRNC. (Si le concurrent est dans l'impossibilité de fournir le montant de la caution, il sera refusé au départ)

Un pilote ayant un numéro de course attribué à l'année, pourra laisser le chèque pour la saison. Celui-ci ne sera pas encaisser, mais conservé par le service de chronométrage et détruit à la fin des épreuves (sauf perte du transpondeur).

Le matin de l'épreuve un transpondeur lui sera attribué en contrepartie de sa licence ou d'une pièce d'identité. Celle-ci lui sera restituée en ramenant le transpondeur.

Pour fixer le transpondeur vous devez avoir impérativement un support, celui-ci est à votre disposition et sera vendu avec sa goupille au prix de **1500 Cfp**.



Vous devez prévoir deux colliers de serrage type colson .

La goupille de fixation vous sera vendue en cas de perte pour **150 Cfp**.

Le support de transpondeur vous sera vendu **1500 Cfp**

Fin de remise des transpondeurs **30 minutes** avant la première séance d'essai de la matinée.

Les transpondeurs seront récupérés **PROPRE** 30 minutes maximum à la fin de la dernière manche de chaque catégorie au même endroit de la distribution du matin.

Le transpondeur devra être installé pour la première séance d'essai à l'avant, sur la fourche, verticalement, protégé par la plaque des numéros pour les motos. A l'avant sur la cadre pour les quads. Un descriptif est à votre disposition.

Tout pilote qui n'aura pas installé et fixé le transpondeur correctement se verra refuser l'accès à la piste.





FICHE TECHNIQUE

INSTALLATION D'UN TRANSPONDEUR RECHARGEABLE - MOTO

LE TRANSPONDEUR CHRONELEC DOIT ÊTRE RECHARGÉ AVANT TOUT MEETING OU COURSE. UNE CHARGE CONTINUE DE 18H MINIMUM (100%) EST NÉCESSAIRE POUR 5 JOURS D'AUTONOMIE.

LE TRANSPONDEUR DOIT ÊTRE FIXÉ À 60 CM DU SOL MAXIMUM.

VÉRIFIEZ LA BONNE INSTALLATION ET CHARGE ÉLECTRIQUE DE VOTRE TRANSPONDEUR POUR CHAQUE COURSE.

POUR ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DU TRANSPONDEUR :

AUCUNE PARTIE MÉTALLIQUE OU CARBONE NE DOIT SE TROUVER ENTRE LE TRANSPONDEUR ET LA PISTE.

Pour que le support épouse la forme du tube de fourche, fixer le support avant d'y placer le transpondeur

DIMENSIONS

TRANSPONDEUR

SUPPORT

Poids 85 gr



Toujours fixer le transpondeur **DANS L'AXE DE FOURCHE**.
(les flèches en direction de la piste, comme sur le schéma).

Il est fortement préconisé de fixer le transpondeur sur le tube de fourche de la moto.
(utilisez les 4 trous de fixation prévus à cet effet)

Tout autre sens, angle, support ou endroit de fixation utilisé, entraînerait des risques de non détection lors du passage sur la boucle de chronométrage.

TRANSPONDEUR **Chronelec**

- LS (Alimentation 12V)
- LS (rechargeable)
- ELITE (Alimentation 12V)
- ELITE (rechargeable)
- RC

TÉMOIN DE CHARGE	Chronelec		
	ALIMENTATION	CLIGNOTEMENT	COULEUR
ALIMENTATION	4 x toutes les 10 sec	●	75 à 100 %
	3 x toutes les 10 sec	●	50 à 75 %
CHARGE	2 x toutes les 10 sec	●	25 à 50 %
	1 x toutes les 10 sec	●	10 à 25 %
ALIMENTATION	1 x toutes les 10 sec	●	0 à 10 %
	Permanent	●	Charge complète
CHARGE	Permanent	●	Charge en cours

18H
de charge

5 Jours
d'autonomie



FICHE TECHNIQUE

INSTALLATION D'UN TRANSPONDEUR RECHARGEABLE - QUADS

LE TRANSPONDEUR CHRONELEC DOIT ÊTRE RECHARGÉ AVANT TOUT MEETING OU COURSE. UNE CHARGE CONTINUE DE 18H MINIMUM (100%) EST NÉCESSAIRE POUR 5 JOURS D'AUTONOMIE.

LE TRANSPONDEUR DOIT ÊTRE FIXÉ À 60 CM DU SOL MAXIMUM.

VÉRIFIEZ LA BONNE INSTALLATION ET CHARGE ÉLECTRIQUE DE VOTRE TRANSPONDEUR POUR CHAQUE COURSE.

POUR ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DU TRANSPONDEUR :

AUCUNE PARTIE MÉTALLIQUE OU CARBONE NE DOIT SE TROUVER ENTRE LE TRANSPONDEUR ET LA PISTE.



Pour que le support épouse la forme du tube, fixer le support avant d'y placer le transpondeur



Toujours fixer le transpondeur à **90°** du sol (les flèches en direction de la piste, comme sur le schéma).

Il est fortement préconisé de fixer le transpondeur sur le tube de fourche de la moto. (utilisez les 4 trous de fixation prévus à cet effet)

Tout autre sens, angle, support ou endroit de fixation utilisé, entraînerait des risques de non détection lors du passage sur la boucle de chronométrage.

DIMENSIONS

TRANSPONDEUR

47 mm, 51 mm, 75 mm

SUPPORT

34 mm, 4 mm, 54 mm

Poids 85 gr



TRANSPONDEUR **Chronelec**

- LS (Alimentation 12V)
- LS (rechargeable)
- ELITE (Alimentation 12V)
- ELITE (rechargeable)
- RC

TÉMOIN DE CHARGE

	CLIGNOTEMENT	COULEUR	AUTONOMIE
AUTONOMIE	4 x toutes les 10 sec.	●	75 à 100 %
	3 x toutes les 10 sec.	●	50 à 75 %
	2 x toutes les 10 sec.	●	25 à 50 %
	1 x toutes les 10 sec.	●	10 à 25 %
	1 x toutes les 10 sec.	●	0 à 10 %
CHARGE	Permanent	●	Charge complète
	Permanent	●	Charge en cours

18H
de charge

5 jours
d'autonomie