

# RÈGLEMENT 2024

CHAMPIONNAT DE FRANCE  
WOMEN'S CUP



**MOTO**  
FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

## Article 1 - Définition

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2024 le Championnat de France Women's Cup qui se déroulera sur **cinq** épreuves.

<b>16 et 17 mars</b>	<b>Alès</b>	<b>MC Motors Events</b>
<b>13 et 14 avril</b>	<b>Ledenon</b>	<b>MC Ledenon</b>
<b>6 et 7 juillet</b>	<b>Croix en Ternois</b>	<b>ASM Croix en Ternois</b>
<b>7 et 8 septembre</b>	<b>Pau Arnos</b>	<b>MC Pau Arnos</b>
<b>19 et 20 octobre</b>	<b>Magny Cours</b>	<b>MC de Nevers et de la Nièvre</b>

Le calendrier peut être modifié.

Ces épreuves réservées aux concurrentes féminines sont organisées conformément au code sportif, aux règles générales pour les épreuves vitesse de la FFM 2024 et en fonction de ce Règlement Particulier.

## Article 2 – Machines admises

Les machines éligibles pour participer sont :

Classe 600cc : jusqu'à 600cc (4 cylindres) et 675cc (3 cylindres).

Classe 1000cc :  
- au-dessus de 601cc et jusqu'à 1200cc (4 cylindres)  
- au-dessus de 676cc et jusqu'à 1200cc (3 cylindres)  
- au-dessus de 750cc et jusqu'à 1200cc (bi cylindres)

Roadster ou sportives acceptées (sous réserve d'éligibilité au règlement technique).

## Article 3 – Pilotes admises

Peuvent disputer ce championnat réservé aux concurrentes féminines, les pilotes de toute nationalité, détentrices d'une licence NCO délivrée par la FFM et valable pour l'année en cours.

La participation ponctuelle à ce championnat peut également se faire avec une licence « LJA » de la FFM, disponible uniquement sur le site internet fédéral en suivant le lien ci-dessous : <http://www.ffmoto.org/journee-licence>.

Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation délivrée par la FFM ne marquent pas de points dans le cadre du Championnat de France. Les points sont ré attribués aux pilotes suivantes.

Il est demandé aux pilotes de justifier d'au moins un roulage ou stage sur circuit pour participer au Championnat de France Women's Cup.

La pilote vainqueur en catégorie 1000cc **peut remettre son titre en jeu une fois**.

La pilote vainqueur en catégorie 600cc, peut participer aux épreuves du Championnat de France Women's Cup la saison suivante, **peut remettre son titre en jeu une fois ensuite elle pourra rouler** uniquement dans la catégorie supérieure, c'est-à-dire en 1000cc.

## Article 4 - Inscriptions

### 1/ Nombre de pilotes admises

Le nombre de pilotes admises à disputer chacune des épreuves de classement **est limité à la capacité du circuit en course**.

### 2/ Demandes d'engagement

Le tarif d'engagement est de :

- \***265€** pour les engagements à l'année
- \***285€** pour les engagements à l'épreuve

Ce tarif comprend :

- 1 laissez-passer pour le pilote et 3 pour les accompagnateurs.
- 1 pass véhicule de tourisme
- 1 pass véhicule type camionnette ou camping-car dans le Paddock réservé au CF Women's Cup

L'ensemble des engagements s'effectuent sur le site : <https://ffm.engage-sports.com/>

Dates d'ouvertures :

\***Jeudi 21 décembre 2023 à 9h00 au jeudi 25 janvier 2024 8h59** : uniquement aux pilotes s'engageant sur l'intégralité du championnat.

\***Jeudi 25 janvier 2024 à 9h** : Ouvert à toutes.

En priorité, sont sélectionnées les pilotes s'étant engagées sur la totalité des épreuves dans l'ordre des dates d'inscriptions.

Dans la limite des places disponibles : les pilotes sont sélectionnées ensuite en fonction de la date et de l'heure de leur inscription, sous réserve que cette dernière ait été réglée.

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets, les engagements qui continuent à arriver sont mis en liste d'attente.

Les engagements sont payés par CB uniquement. La première épreuve étant prélevée immédiatement, les autres un mois avant chaque course.

### **Clôture des engagements**

Les engagements sont clos impérativement 7 jours avant la date de chaque manifestation. Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements ne peuvent se faire que par le site Internet et le paiement ne peut alors être fait que par carte bancaire avec une majoration de 30€.

### **Forfaits**

La pilote qui ne peut se rendre à une épreuve doit prévenir obligatoirement la FFM auprès d'Anne BOULLY par mail à : [abouilly@ffmoto.com](mailto:abouilly@ffmoto.com) ou se déclarer forfait directement sur le site internet : <https://ffm.engage-sports.com/>. Sur tout forfait un droit administratif de 70€ est retenu, et ce, quelle que soit la raison.

La pilote doit fournir un certificat médical valable et détaillé suivant son forfait, impérativement avant le début des vérifications administratives de l'épreuve.

Aucun forfait n'est pris en compte s'il intervient dans les 7 jours précédents la manifestation et aucun remboursement n'est envisageable.

Toute pilote non inscrite à l'année, n'avertissant pas de son absence à l'épreuve à laquelle elle s'est engagée, se voit passer en dernier des listes d'attente pour les autres courses.

Toute pilote inscrite à l'année, n'avertissant pas de son absence à une épreuve n'est en aucun cas remboursée de la course en question.

### **Impayés**

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé à la pilote qui disposera alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire via le site Internet, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé (10€).

En l'absence de régularisation pendant ce délai, la pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Elle est par ailleurs automatiquement désengagée de l'épreuve.

Une pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes (y compris les frais administratifs de forfait).

## **3/ Equipement pilote**

La pilote doit se présenter au contrôle technique munie de :

\*sa combinaison de cuir ou matériaux équivalents 1 pièce;

\*ses gants en cuir en bon état;

\*sa protection dorsale répondant à la norme EN 1621-2 ;

\*son casque intégral non modulable à la norme ECE 22/05, ECE 22/06 ou aux normes FIM de moins

de 5 ans.

**\*le port d'un airbag est obligatoire.**

## Article 5 – Déroulement des épreuves

### 1/ Vérifications

Les dates et horaires des vérifications administratives et techniques sont mentionnés dans les règlements particuliers de chaque manifestation.

### 2/ Briefing

Un briefing pour toutes les pilotes est organisé par un directeur de course sur chaque épreuve et la présence des pilotes est obligatoire. Seules les pilotes inscrites en course sont autorisées à participer au briefing (pas d'accompagnant, membre du team etc,...).

### 3/ Horaires

Les horaires sont fixés dans les règlements particuliers de chaque épreuve et doivent répondre a minima au schéma de course suivant :

\*2 séances d'essais libres spécifiques Women's Cup (*non compris dans le droit d'engagement – à régler sur place auprès de l'organisateur*)

\*2 séances d'essais chronométrés

\*2 courses de 20 minutes environ

Un classement général des essais chronométrés est effectué en tenant compte du meilleur temps réalisé par la pilote lors des deux séances d'essais chronométrés. Ce général des essais détermine les grilles de départ des deux courses.

### 4/ Chronométrage

Le chronométrage des machines se fait par un système de transpondeurs mis à disposition par le service chronométrage de la manifestation en échange d'une caution. Le transpondeur doit obligatoirement être fixé sur un support adapté vendu sur place si vous n'en possédez pas. Retour obligatoire du transpondeur dans l'heure qui suit l'arrivée de la course. En cas de perte ou de non-restitution du transpondeur, une amende forfaitaire de 200€ est appliquée.

## Article 6 - Classements

L'affichage des classements a lieu sur le panneau d'affichage officiel.

Des coupes seront remises sur le podium à l'arrivée de chaque course aux trois premières classées des catégories suivantes :

\*Classe 600cc

\*Classe 1000cc

Un classement Rookie à l'épreuve est mis en place pour les pilotes possédant pour la première année une licence compétition. La première pilote de chaque course est récompensée par une coupe.

Des dotations, lots, prix peuvent être attribués pour des challenges de partenaires ou spécifiquement par l'organisation.

Dans chaque épreuve et les classes suivantes : Rookie, 600cc et 1000cc, les pilotes se voient attribuer les points suivants :

1ère .....25 pts	6ème .....10 pts	11ème .....5 pts
2ème .....20 pts	7ème .....9 pts	12ème .....4 pts
3ème .....16 pts	8ème .....8 pts	13ème .....3 pts
4ème .....13 pts	9ème .....7 pts	14ème .....2 pts
5ème .....11 pts	10ème .....6 pts	15ème .....1 pt

Auxquels s'ajoutent :

\*3 points pour la pilote ayant réalisé le meilleur temps lors des essais chronos, 2 points pour la seconde et 1 point pour la troisième.

\*1 point pour la pilote ayant réalisé le meilleur temps au tour pendant la course.

Le classement final du Championnat de France Women's Cup est obtenu en additionnant les résultats acquis sur la totalité des courses disputées. Les exæquos sont départagées en considération du nombre de places de 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup>, etc. Si l'égalité subsiste, est déclarée vainqueur la pilote ayant obtenu le meilleur résultat sur la dernière course.

#### **Remise de prix**

La remise des prix du Championnat de France Women's Cup, est composée d'un podium pour la catégorie 600cc et d'un podium de la catégorie 1000cc. Le titre de Championne de France 2024 n'est attribué que pour les catégories 600cc et 1000cc.

#### **Article 7 - Officiels**

Le Directeur de Course, le Directeur de Course Adjoint, Directeur de Course Stagiaire éventuel, les Commissaires Techniques et les Chronométrateurs sont désignés par la FFM.

#### **Article 8 – Visa / assurances**

Les manifestations sont assurées conformément aux prescriptions en vigueur auprès de la société d'assurance couvrant celles-ci.

#### **Article 9 - Responsabilités**

Il est rappelé aux concurrentes que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Elles doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Il est interdit aux concurrentes et autres utilisateurs du Paddock de planter tout objet métallique dans les surfaces bitumées tels que piquets, pointes...En cas de non-respect, une pénalité sportive ou financière pourra être appliquée.

Aucun ravitaillement ne peut avoir lieu dans les stands, ce qui signifie qu'aucun stockage, de carburant, transvasement, n'est autorisé dans les stands et sur la piste.

## REGLEMENT DES MACHINES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE WOMEN'S CUP 2024

Ce règlement vient en complément des règles générales pour les contrôles techniques relevant des circuits de vitesse et des courses de côte 2024.

### ARTICLE 1 - DEFINITION

Le motorcycle doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce.

Il doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa 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 véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV peuvent participer aux épreuves Promo-Découverte.

Pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

### ARTICLE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

La cylindrée (alésage et course) du moteur figurant sur la notice descriptive ne peuvent être modifiées.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le générateur doit assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectue 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 est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions du constructeur.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation. Les batteries lithium sont interdites sauf si elles sont d'origine homologuées sur le modèle du type considéré.

Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble doit être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) doivent tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conservent ce dispositif d'origine. 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 doivent être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines doivent être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant ont leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

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.

#### 2.1. - Pneumatiques

Les pneumatiques sont libres.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de **2400** watts maximum, sont autorisées en pré-grille.

#### 2.2. - Système d'échappement / niveau sonore

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

Le niveau sonore **doit être conforme** à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

### **ARTICLE 3 - MARQUAGE**

Toute partie ou pièce des machines utilisées peut subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

### **ARTICLE 4 - EQUIPEMENT A RETIRER**

Doivent être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- les phares,
- les feux de route et stop arrière.

### **ARTICLE 5 - TABLEAU DES MODIFICATIONS**

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

#### **5.1. - PARTIE CYCLE**

D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

Les supports de béquilles doivent être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, ont les dimensions maximums suivantes :

- Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait,
- Les côtés du cadre peuvent être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épousent la forme du cadre.

Les vis de fixation doivent être positionnées en retrait dans ce matériau.

##### **5.1.0. - 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 doit être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

##### **5.1.1. Carénage**

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15 mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne peut être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contertype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 50 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.

Il est interdit d'équiper des motocycles de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdit. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiées ou remplacées.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification est fait en

maille ou tôle perforé. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

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 (minimum 5 litres).

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contretypé de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre. Les montages souples par connecteurs « Zus », clips, tie-raps « zip », colliers Rislán, etc. ne sont pas autorisés.

Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté.

#### **5.1.2. - Fourche**

**Libre.**

#### **5.1.3. - Réservoir d'essence**

Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

#### **5.1.5 - Jantes**

Libres.

Les jantes en carbone sont interdites sauf si elles sont d'origine du type considéré.

Entretoises des roues avant et arrière libres.

#### **5.1.6. - Selle**

La selle peut être modifiée ou changée.

#### **5.1.7. - Commandes au pied**

Libre.

Exception : La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre pliable, ils doivent comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

#### **5.1.8. - Guidon**

Libre du commerce. Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées.

La réparation des guidons est interdite.

#### **5.1.9. - Leviers**

D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, rattrapage de jeux autorisé.

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.

#### **5.1.10. - Garde-boue**

Tout garde-boue du commerce est admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle doit être intégralement couvert.

#### **5.1.11 - Amortisseurs arrière**

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 doit être conservé d'origine.

#### **5.1.12. - Amortisseur de direction**

Recommandé.



#### **5.1.13. - Freins**

Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité. Les disques de freins peuvent être remplacés par un modèle France Equipement. Le remplacement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein sont autorisés à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace.

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

#### **5.1.14. - Compteur kilométrique et compte tours**

Peuvent être retirés, une modification des supports est autorisée.

Un compteur compte-tours en état de marche et indiquant les valeurs réelles du régime moteur est obligatoire.

Un témoin de température d'eau adaptable est autorisé.

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

#### **5.1.15. - Faisceau électrique**

Le faisceau électrique d'origine doit être utilisé.

Tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur **peuvent être retirés.**

Les commodos d'origine homologuée ayant, entre autres, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent être conservés.

#### **5.1.16. - Cadre**

Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines, le certificat de conformité U.E. ou la facture.

Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique.

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

#### **5.1.17. Feu rouge arrière**

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

\*La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

\*Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).

\*En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

\*Puissance / luminosité équivalente à: 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W

\*L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

\*Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

\*L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.

Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

### **5.2. - PARTIE MOTEUR**

#### **5.2.1. - Kick-démarreur**

Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci.

#### **5.2.2 - Réglage d'injection**

Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisé.

#### **5.2.3. - Filtre à air**

Adaptable autorisé.

#### **5.2.4. Système de refroidissement**

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré. Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.  
La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

### **ARTICLE 6 - PLAQUES NUMEROS**

Les machines doivent être équipées de plaques blanches mat avec des numéros noir mat. Les plaques doivent être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté et en bas de carénage.

Pour les carénages de couleur claire, il y a une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond jaune. Le numéro 1 n'est attribué qu'à la vainqueur de l'année précédente.

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

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

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

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

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

Futura Heavy

**0123456789**

Futura Heavy Italic

**0123456789**

Univers Bold

**0123456789**

Univers Bold Italic

**0123456789**

Franklin Gothic

**0123456789**

Franklin Gothic Italic

**0123456789**

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du responsable technique fait foi.

### **ARTICLE 7 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES**

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve est 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 est 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.