

Arsouille Cup circuit Pau Arnos 2014.

I. REGLES GENERALES

Article 1 : DEFINITION

Absolut' Moto Team met en compétition pour 2014 une **Arsouille Cup** :

Événement sportif de motos de vitesses adressé aux pilotes **amateurs** voulant découvrir la compétition moto dans une ambiance **conviviale**.

Comprenant sur le circuit de Pau Arnos une course d'équipe (2 pilotes) et une course individuelle. Les inscriptions se feront par équipe de 2 pilotes avec 2 motos distinctes et un assistant.

Toutes les types de motos concourent dans la même épreuve sans distinction de cylindrée, de nombres de cylindres ou de puissance. Les organisateurs pourront toute fois interdire l'accès à certains pilotes ou équipes s'ils estiment que ces derniers présentent un danger pour le reste des participants.

Le weekend de course est organisé comme suit :

Une séance de qualification individuelle : de 20 minutes d'où le meilleur tour sera retenu.

Une seconde séance de qualification par équipe :

Les pilotes partent un par un de la ligne de départ pour un « 3/4 » de tour chrono. Un système proche d'une course de cote. Avec la ligne d'« arrivé » se situant juste à la sortie du « lacuna Seca ». Les chronos seront pris grâce à des cellules infra rouges.

Pour ce faire, un premier groupe de 17 équipages prendra place sur la grille de départ sur les emplacements déterminés par les organisateurs. Chaque pilote se tiendra prêt à s'installer au niveau de la ligne de départ dans l'ordre que les organisateurs leur auront donné au préalable.

Un départ sera donné toutes les 30 secondes.

Un deuxième groupe de 18 équipages en fera de même à la suite.

Nous obtenons ainsi 4 chronos pour une équipe (les 2 chronos de la qualification individuelle et les 2 chronos typés course de cote).

Ces 4 chronos seront additionnés pour déterminer la grille de départ de la course d'équipe.

Pour la course individuelle, seuls les 2 chronos de chaque pilote seront additionnés pour déterminer la grille de départ.

Première course : la course d'équipe :

Départ en grille traditionnelle du pilote le moins rapide de chaque équipe pour une course de 12 tours, soit approximativement 20 minutes de course.

A la fin du 7ème tour, un décompte des 5 derniers tours sera présenté aux pilotes.

A partir du 11ème tour (le panneau indiquant « 2 tours »), le pilote en course aura alors 3 tours pour rentrer au stand pour passer le relais à son coéquipier.

La vitesse dans la voie de décélération (endroit précis notifié lors du briefing) et dans la voie des stands sera limitée à 30 km/h pour assurer un maximum de sécurité.

Les pilotes sur le départ seront installés le long des stands dans l'ordre de la grille de départ. Les motos auront le moteur coupé.

Le pilote sur le départ (n°2) attend le pilote alors en course (n°1).

Lorsqu'il arrive, le pilote n°2 béquille la moto du pilote n°1 qui coupe le contact de sa moto.

Le pilote n°2 récupère le transpondeur, l'installe sur sa moto et démarre sa machine.

Le pilote n°2 débéquille alors la moto au départ.

Le départ de ces dernières se fera à une allure de 30 km/h dans la voie des stands jusqu'à la voie d'accélération (endroit précis déterminé lors du briefing).

Ils partent alors pour une course de 12 tours, finalisée par le drapeau à damiers.

Si un pilote n°1 rentre dans les stands pour passer le relai à son coéquipier en dehors des 3 tours autorisés, l'équipe sera alors disqualifiée.

Si un concurrent chute lors de la première partie de la course, son coéquipier pourra prendre le départ de la deuxième partie de la course mais en dernière position et ne sera pas présent dans le classement final.

Deuxième course : la course individuelle :

Les grilles de départ seront donc déterminées grâce à l'addition des 2 chronos de chaque pilotes les plaçant soit en final A soit en final B.

2 finales de 20 minutes chacune pour une course traditionnelle.

3 classements seront donc produits :

Podium équipe

Podium final A

Podium final B

Article 2 : CONCURENTS

La participation est ouverte à tout pilote détenteur d'une licence NCB ou d'une licence « une manifestation ». Les détenteurs d'une licence NCA pourront être acceptés au bon juger des organisateurs.

Article 3 : CLASSEMENTS

Il n'y a qu'un seul classement type scratch, les points sont distribués comme en mondial :

1^{er} (25pts), 2^e (20pts), 3^e (16pts), 4^e (13pts), 5^e (11pts), 6^e (10pts), 7^e (9pts), 8^e (8pts)...jusqu'au 15^e (1pt).

Article 4 : ARBITRAGE

Tout les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la FFM, de ses annexes et des règles générales pour les épreuves de vitesse.

II. REGLEMENT SPECIFIQUE.

Article 1 : ENGAGEMENTS - INSCRIPTIONS

2.1 : Les demandes d'engagement sont à faire auprès d'Absolut' Moto Team. Soit demande par mail à absolutmoto@sfr.fr soit à télécharger sur le site http://www.absolutmoto.com/news_moto_perigueux.php .

II.2 Le montant de l'engagement est de **189 €**. En sachant que si nous parvenons à remplir les grilles de départ soit 70 participants (35 équipages), nous rétrocéderons **10 €** à chaque participant.

2.3 : Les inscriptions seront possibles dans la limite des places disponibles, cf. à l'arrêté d'homologation du circuit.

II.3 : Remboursement d'inscription : Sauf motif légitime et justifié (Décès, blessure grave, ITT supérieure à 08 jours, vol de la machine inscrite) aucune inscription, hors prise de licence éventuelle, ne sera remboursée.

2.4 : Caution transpondeur : Le montant de la caution pour la location du transpondeur est fixé à 350€, à déposer, en chèque bancaire, au moment du contrôle technique.

A l'issue des épreuves concernées, et au plus tard 30 minutes après, la caution sera restituée après réception-contrôle du boîtier et émargement du pilote.

En cas de dégradation, destruction, perte ou vol du transpondeur, le chèque de caution sera déposé à l'encaissement. Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution.

Le transpondeur sera placé à l'avant de la moto sur la fourche.

Article 2 : CALENDRIER

L'épreuve est prévue le samedi 6 et dimanche 7 juin 2014.
Le circuit proposera un roulage d'entraînement le vendredi 6 juin 2014.

Article 3 : REMISE DES PRIX

Les trois premiers de chaque classe se verront récompensés d'un trophée.

III. REGLES TECHNIQUES GENERALES

Article 1 : REGLES GENERALES :

Le contrôle technique avant épreuve est obligatoire. Le pilote est à tout moment responsable de sa machine.

Le pilote doit présenter son équipement complet ainsi qu'une **machine propre et exempte de tout marquage**.

Les machines 4 temps doivent être présentées avec le bas de carénage déposé, présenté séparément au contrôle.

Les machines doivent répondre à la norme de bruit en vigueur (**102 dB**, sans tolérance). Un contrôle sonométrique pourra être effectué à tout moment de l'épreuve. Le contrôleur technique est en droit de refuser un motorcycle ne répondant pas à cette norme.

Article 2 : EQUIPEMENTS DE SECURITE obligatoires :

Tous les concurrents doivent présenter un équipement conforme aux normes fédérales en vigueur ;

- * 1 Casque intégral aux normes FIM (modulables, jet ou tout terrain interdits).
- * 1 Plaque de protection dorsale.
- * 1 Paire de gants de cuir à manchette.
- * 1 Combinaison de cuir d'une seule pièce équipée d'une doublure coton (en cas de doublure synthétique, le concurrent doit porter un sous vêtement complet (manches et jambes longues) en coton, soie ou nomex.

Article 3 : MACHINES :

Les béquilles, la plaque minéralogique et les rétroviseurs doivent être enlevés.

Les clignotants et les phares avant et arrière doivent être pour le moins scotchés.

Un compte-tours en état de marche est obligatoire.

Les supports de béquille doivent être réalisés en alu, nylon ou téflon et avoir des dimensions maxi de 30mm de diamètre et 40mm de long.

Bouchons de vidange :

Tous les bouchons de remplissage et de vidange ainsi que les filtres à huile doivent être correctement freinés par un fil métallique de sécurité.

L'emploi de colliers serflex freinés par un fil métallique (au lieu des perçages traditionnels, attention au sens de serrage) est toléré pour les machines des catégories « de promotion » issues de la circulation routière, uniquement.

Récupérateurs :

Les motos à moteur 4 temps doivent être équipées d'un récupérateur sous le moteur d'une capacité équivalente à la moitié de la totalité des liquides (huile et eau) contenus. Ce récupérateur doit comporter au minimum 1, au maximum 2 trous de 25mm (ces trous devront être obstrués, pouvant être ouverts, sur ordre de la direction de course, en cas de piste mouillée).

Tous les reniflards (huile, essence et eau) des machines doivent aboutir dans des récupérateurs de 250cc minimum chacun et de 500cc au moins en cas d'un seul récupérateur commun.

Le bas de carénage peut faire office de récupérateur, dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Aucune ouverture n'est autorisée à moins de 50mm du fond du récupérateur.

Gardes-chaines :

Un protège pignon de sortie de boîte et une protection de couronne arrière sont obligatoires.

Ces protections doivent pouvoir empêcher que l'on puisse passer les doigts entre le brin de chaîne et l'attaque du pignon ou de la couronne.

Coupe-circuit :

Les machines doivent être équipées d'un coupe-circuit de **couleur rouge** pouvant être actionné sans lâcher le guidon.

Papillon de gaz :

Lorsqu'on la lâche, la poignée de gaz doit revenir automatiquement à sa position initiale.

Guidons et Leviers :

Les extrémités du guidon doivent être bouchées. Le guidon et les leviers doivent conserver, en position de braquage maxi, un espace d'au moins 3cm entre le réservoir d'une part et le carénage de l'autre.

Les leviers de frein et d'embrayage doivent être terminés par une boule d'au moins 16mm de diamètre.

Repose-pieds :

Les repose-pieds doivent avoir une longueur minimum de 65mm.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent avoir un embout d'un diamètre mini de 16mm en téflon ou nylon. Les repose-pieds rabattables doivent se terminer par une sphère de 8mm de diamètre minimum et être équipés d'un système de retour automatique en position normale.

Pour les machines des catégories « de promotion », les repose-pieds passagers doivent être attachés en position fermée.

Echappement :

Le bord de sortie du ou des silencieux doit être arrondi par un bourrelet d'au moins 2mm de diamètre ou être protégé.

L'extrémité du silencieux ne devra pas dépasser la tangente du pneu arrière, sauf pour les motos de production ayant conservé leur échappement d'origine.

Système de freinage :

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

Les vis de fixations des étriers de freins avant doivent être freinées par un fil métallique (sauf pour les courses d'endurance). Les écrous frein de type « nylstop » ne sont pas autorisés.

L'emploi de colliers serflex pour les machines des catégories « de promotion » sera toléré dans les mêmes conditions que pour le freinage des bouchons de vidange.

Les systèmes de freins avant et arrière doivent avoir des commandes indépendantes.

Refroidissement :

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau, éventuellement additionnée d'alcool éthylique.

Plaques à numéros :

Les motos doivent être équipées de plaque à numéros (1 à l'avant et 1 de chaque côté de la machine).

Les numéros doivent être parfaitement lisibles et avoir des dimensions minimum de 120mm de haut, 60mm de large et une largeur de trait de 25mm.

Les plaques devront être de couleur BLANCHE, les numéros NOIRS.

Pneus :

Pneus libres.

Couvertures chauffantes autorisées.