

REGLEMENT PARTICULIER 2017

COURSE DE VITESSE

ARTICLE 1 : PRESENTATION DE L'EPREUVE

-Lors du « Trophée Robert DORON », 4 catégories de course de vitesses sont prévues, une course Women, une course Novices, une course Passionnés et une course Vétérans, qui sont organisées par le club Avenir Moto et l'Association Robert DORON.

Pour chacune des catégories, il y aura une séance qualificative le matin et une course l'après-midi pour le samedi et le dimanche.

-Ces épreuves se dérouleront les 14 et 15 OCTOBRE 2017, sur le circuit Carole d'un développement de 2,055 Km.

-Elles sont placées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) et de la ligue motocycliste régionale d'Ile de France.

-Pour les courses Women et Novices, il sera prévu 16 tours.

Pour les courses Vétérans et Passionnés, il sera prévu 20 tours.

-30 pilotes maximums seront engagés pour chacune des courses.

-ARTICLE 2 : SECRETARIAT DE L'ORGANISATION

Association Robert DORON
110 chemin de la Capère – 40200 Pontenx-les-Forges

Tel : 07.87.00.43.73

email : associationrobertdoron@gmail.com

Site internet : www.associationrobertdoron.com

-ARTICLE 3 : JURIDICTION

La manifestation se déroulera conformément au Code Sportif de la FFM 2017, aux prescriptions de la C.N.V. 2017 et au présent règlement particulier. Dans le cas où aucun texte ne s'applique, le jury est souverain pour trancher un litige.

-ARTICLE 4 : OFFICIELS

Délégué : Mr LANGLAIS Patrick 014403

Membres du jury : A déterminer

Directeur de course : Mr COUSSET Bernard 007454

Directeurs adjoints : Mr CAVALLIER Sébastien 272411

Mr DELMACHE Florent 137867

Responsable des commissaires : Mr

Commissaires techniques : Messieurs les Commissaires techniques de la ligue d'Ile de France

Chronométrage : A déterminer

-ARTICLE 5 : ENGAGEMENTS. DROITS D'ENGAGEMENTS. CAUTION :

Les courses sont des épreuves ouvertes à tout pilote, sauf la course Vétérans, d'au moins 15 ans (limité aux machines de la catégorie Supersport) et 16 ans pour les catégories supérieures, comme indiqué dans les RTS de la discipline Vitesse, article 15 : Ages, cylindrées, puissance et durée de pratique des participants.

La course des Vétérans est ouverte à toute personne ayant 45 ans révolus au 12/10/2017.

Chaque pilote devra être titulaire d'une licence NCO ou d'une licence 1 manifestation sur 2 jours avec un avis médical de moins de trois mois.

Une autorisation parentale devra accompagner le bulletin d'inscription pour les moins de 18 ans.

-Le nom du pilote devra être **OBLIGATOIREMENT** être mentionné sur la demande d'engagement et confirmé lors du contrôle administratif.

-Les demandes d'engagements seront closes 21 jours avant la date de la manifestation (cachet de la poste faisant foi). Date de clôture 23 Septembre 2017.

-Un droit d'engagement, d'un montant de 220 euros, sera demandé pour le pilote de chaque course.

-Le règlement par chèque des droits d'engagement, le chèque de caution de 500euros, la fiche d'engagement et 1 enveloppe timbrée au nom du pilote, seront adressés au :

Association Robert DORON, 110 chemin de la Capère, 40200 PONTENX-LES-FORGES.

Les confirmations d'engagement seront envoyées au plus tard 15 jours avant la date de la manifestation.

CES DROITS NE SERONT PAS REMBOURSES PASSE LA DATE DE CLOTURE

-Le chèque de 500 euros couvrant l'ensemble des cautions (transpondeurs, stands, dégradations des paddocks (trous dans le bitume, etc..) commises par les membres et accompagnateurs des équipages (spécificité du règlement du Circuit Carole), devra obligatoirement être joint au nom d'**Association Robert DORON** (non encaissé et restitué par retour postal un mois après l'épreuve).

-ARTICLE 6 : MACHINES ADMISES – CATEGORIES.

L'organisation acceptera un maximum de 30 motocycles par catégories aux vérifications techniques et sur la grille de départ de chacune des épreuves organisées.

-Les motocycles autorisés :

- 2, 3 ou 4 cylindres 4 temps d'une cylindrée égale ou supérieure à 450 CC jusqu'à 1200 CC.
- Choix des pneus libres, **les couvertures chauffantes sont interdites dans la voie des stands et dans les stands dès le début des essais qualificatif jusqu'à la fin des courses.**
- L'organisation se réserve le droit de refuser les machines ne correspondant pas aux critères de sécurité ou d'image de l'épreuve.

-Les catégories :

-Trois classements distincts pour chaque course, avec podiums pour les 3 premiers pilotes de chacune des catégories représentées, soit un totale de « 8 podiums » sur l'ensemble des deux courses.

- Classement scratch
- Classement Supersport
- Classement bicylindre (<700 cc3)
- Classement roadster

Il faudra un minimum de 5 participants par catégorie pour établir un podium.

-ARTICLE 7 : COMITE DE SELECTION :

Un comité de sélection, composé des membres du bureau de l'association Avenir Moto et de l'association Robert DORON, pourra contrôler chaque engagement avant l'épreuve. Les décisions de ne pas accepter un ou plusieurs pilotes dépendent uniquement de ce même comité, et seront sans possibilité de recours.

-ARTICLE 8 : ASSURANCE :

La manifestation a obtenu le visa de la FFM et est assurée en responsabilité civile, conformément aux prescriptions de l'article R 331-30 et A 331-32 du code du sport.

-ARTICLE 9 : VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES :

-Les vérifications administratives auront lieu :

- Le vendredi 13 Octobre 2017 de 9 H à 13 H et de 14 h à 19 h
- Le samedi 14 Octobre 2017 de 8 H à 12 H

-Les 2 pilotes devront se présenter avec :

- Leur confirmation d'engagement
- Leur licence 2017
- Leur carte d'identité ou passeport.
- Le bracelet sera posé aux pilotes directement par le secrétariat lorsqu'ils se présenteront en personne.

-Le nombre de bracelets permettant d'accéder aux stands et voie des stands vous seront remis lors des vérifications administratives et leur nombre sera déterminé par l'organisateur.

-Les vérifications techniques auront lieu :

- Le vendredi 13 Octobre 2017 de 11 H à 13 H et 14 H à 19 H
- Le samedi 14 Octobre 2017 de 8 H à 12 H

-Tous les motocycles présentés devront répondre aux règles générales pour les contrôles techniques 2017 qui est rappelé en fin de ce Règlement Particulier, à l'article 25.

-Seules les machines qui auront satisfait aux vérifications techniques, pourront prendre part aux essais chronométrés.

-ARTICLE 10 : TRANSPONDEUR :

-Il sera remis à chaque équipage un transpondeur de chronométrage. Celui-ci devra être fixé sur l'un des coté fourche de la machine, durant les essais et la course.

- Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas.

-La perte, le vol, la destruction même involontaire est sous la responsabilité de l'équipage.

-ARTICLE 11 : CARBURANT :

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

-ARTICLE 12 : SECURITE – PARC COUREUR- STAND – MUR DE CHRONOMETRAGE :

-Parc coureur :

-Tout déplacement dans le parc devra être effectué à très faible allure.

-Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et bac à huile mis à leur disposition.

-Chacun doit impérativement suivre les consignes du chef de parc et des placeurs.

-Les enfants en bas âges doivent impérativement être accompagnés d'un adulte.

-Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse.

-Tout comportement dangereux (Essais des machines dans les paddocks, circulation en deux roues sans le port du casque, etc.), est interdit.

-Tout manquement à ces règles entraînera une sanction.

-Stand, voie de décélération, mur de chronométrage :

-Ces endroits sont dangereux, les règles de sécurité y sont donc plus strictes pour la sécurité de tous.

-L'accès est interdit aux enfants **de moins de 15 ans**

-Le pilote est responsable de ses accompagnateurs devant le pouvoir sportif : cf. Code Sportif). Il doit impérativement faire respecter le règlement à ses accompagnateurs.

-Interdiction d'emmener un animal, même attaché.

-Interdiction absolue de remonter la voie des stands, moteur en marche.

-En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser l'aplomb du mur de protection.

-**Il est interdit aux personnes (mécaniciens, assistants, etc.) qui se trouvent dans la voie des stands, de se tenir le long du grillage qui sépare la voie des stands du paddock. Ceci pour des raisons évidentes de sécurité.**

-**La voie des stands est limité à 50Km/h.**

IL EST FORMELLEMENT INTERDIT DE FUMER DANS ET DEVANT LES STANDS

ARTICLE 13 : QUALIFICATIONS

Les séances essais qualificatifs se dérouleront aux horaires prévus dans le règlement particulier. La durée des essais sera de 20 minutes. 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.

Chaque pilote devra avoir fait trois tours, pour avoir un tour chronométré.

Pour chaque catégorie, il y aura une séance le samedi matin pour la course de l'après-midi et une séance le dimanche matin pour la course de l'après-midi.

ARTICLE 14 : GRILLE DE DEPART DEFINIE A TRAVERS DES ESSAIS CHRONOMETRES

La grille de départ sera obtenue en tenant compte du meilleur tour chronométré de la séance d'essais du matin pour chaque pilote, sous réserve que les pilotes n'aient pas effectué un temps supérieur à 30% de la moyenne des trois premiers.

ARTICLE 15 : DEPART :

-La procédure de départ sera la procédure simplifiée (article 3.2 des règles générales vitesse).

-Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe devront être obligatoirement effectués.

-La grille de départ sera de type 3/3 (Pole position à droite).

ARTICLE 16 : DEPART ANTICIPE

Le départ anticipé est défini par le déplacement vers l'avant du motocycle avant l'extinction du feu rouge. Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé de 10" sauf disposition contraire du règlement de l'épreuve, son team sera averti le plus rapidement possible

ARTICLE 17 : ARRET D'UNE COURSE / NOUVEAU DEPART / NEUTRALISATION

Article 6 des règles générales vitesse.

ARTICLE 18 : CLASSEMENT

Lorsque le coureur de tête a accompli le nombre de tours prévu, on lui présentera le drapeau à damier sur la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continuera d'être présenté aux concurrents suivants.

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 5 minutes après le passage de celui-ci.

ARTICLE 19 : PARC FERME

Les 5 premières machines devront être mise en parc fermé à la fin de la course. Elles devront l'être dans l'état où elle se trouve à la fin de la course. Il est interdit à toute personne non-habilitée de pénétrer dans le parc fermé. Il est interdit de faire quelque intervention que ce soit sans autorisation du Directeur de Course ou du responsable du contrôle technique.

ARTICLE 20 : RÉCLAMATIONS

Les réclamations devront être déposées conformément aux dispositions du titre VI du code sportif. Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de 75 € (300€ pour les Championnats et Coupes de France). Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine elle doit préciser quelle partie de celle-ci est incriminée, si elle nécessite un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 150 € pour les moteurs à 2 temps et de 300 € pour les moteurs à 4 temps. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue. Dans le cas où la réclamation entraînerait une intervention importante, le réclamant devra rester sur le circuit jusqu'à ce que les contrôles soient terminés. Si le contrôle nécessite des moyens qui ne peuvent être à disposition des commissaires techniques, entraîne une saisie de tout ou partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle in situ, et que la machine incriminée s'avère conforme les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

-ARTICLE 21 : ANNULATION DE L'EPREUVE

-Si l'épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient être 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 l'épreuve.

ARTICLE 22 : APPLICATION DU REGLEMENT

-En s'engageant, les équipes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier et prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'à toutes les décisions des officiels. Tous les points non visés par le présent règlement ou toutes les interprétations s'y rapportant, seront tranchés par le Jury d'épreuve selon les prescriptions du Code Sportif National de la FFM et de ses annexes.

ARTICLE 23 : RESPONSABILITE

Il est 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.

ARTICLE 24 : 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.

ARTICLE 25 : Règles techniques

Préambule

Les réclamations sur l'absence de contrôles officiels de bruit effectués avant la course ne pourront constituer la base d'un appel. Le respect des règlements découle de la responsabilité du coureur et de l'équipe (ou des participants).

- Généralités

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.

Le pilote est à tout moment de l'épreuve responsable de sa machine.

La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques des contrôles techniques antérieures.

Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique ou composite tel qu'alliage d'aluminium, acier inoxydable, acier ou titane.

Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.

Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters.

Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

- Coupe contact et 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.

- Papillon des gaz

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche

- Récupérateurs

- Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

- La capacité d'un récupérateur devra être :

- de 250cc pour les reniflards de la boîte de vitesse.

- De 250cc pour les moteurs 4T démunis d'un système de recyclage permanent,

- Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

- Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

- Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cc) en matériau approprié.

-Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne **puisse** se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

- Système d'échappement

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motorcycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologuées et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine.

Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

- Guidons

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum. L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.

La réparation des guidons est interdite.

Quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

La réparation des guidons est interdite.

- Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère (\emptyset de cette sphère : 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

- Protection des leviers

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 être distribuées par un professionnel.

- Repose-pieds

La longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

- Freins

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur, une exception peut être autorisée pour les machines équipées d'origine d'un système de freinage ABS si celui-ci ne peut être techniquement modifié. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, **pour chacune des deux roues** agissant sur les deux roues.

Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.

- Bouchons de vidange et circuits d'huile

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité. Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doit être freiné par un fil métallique de sécurité. Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

- Circuit de refroidissement

Le seul liquide de refroidissement autorisé, est l'eau pure ou l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. **Tout autre additif est interdit.**

- Carénage (pour motorcycles 4 T)

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. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motorcycle.

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse. Dans le cas où le support de carénage fait office de conduit d'alimentation en air de la boîte à air, l'ensemble support-conduit pourra être remplacé à condition de respecter les dimensions et formes d'origine du conduit d'air

Des roulettes de protection peuvent être installées afin de protéger la partie cycle en cas de chute. Toutefois, elles ne sont pas admises dans un rayon inférieur à 30 cm par rapport à l'axe des repose-pieds et ne doivent pas dépasser de plus de 10 mm du carénage.

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

- Réservoir de carburant

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), (pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée).

Pour l'Endurance, des vannes de remplissage rapide, type Acerbis sont recommandées.

Le réservoir doit être étanche, Les réservoirs additionnels sont interdits.

Il est recommandé pour 2017 de remplir les réservoirs d'une mousse de type Explosafe. Elle sera obligatoire pour 2018.

- Equipements

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M.

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. **Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits.** Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques.

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales, ...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les Commissaires Techniques.

À tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.

- Plaques numéros

Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dossier de selle.

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

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 couleurs des plaques et des chiffres sont libres et de couleurs mates, un contraste entre les deux couleurs est obligatoire.



- Contrôle du bruit

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines.

Le niveau sonore sera de 102 db maximum, à un régime correspondant au tableau figurant dans l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques vitesse 2017.

- FEU ARRIERE ROUGE

La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il devra être allumé en cas de pluie.