



## Table des matières

<b>PARTIE 1 : REGLEMENT SPORTIF</b> .....	<b>4</b>
<b>Article 1: DEFINITION</b> .....	<b>4</b>
<b>Article 2: ORGANISATEUR</b> .....	<b>4</b>
<b>Article 3: PROMOTEUR</b> .....	<b>4</b>
<b>Article 4: JURIDICTION</b> .....	<b>4</b>
<b>Article 5: OFFICIELS</b> .....	<b>5</b>
<b>Article 6: MACHINES ADMISES &amp; CATEGORIES</b> .....	<b>5</b>
<b>Article 7: PILOTES ADMIS</b> .....	<b>5</b>
<b>Article 8: ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS et CAUTION</b> .....	<b>5</b>
<b>Article 9: EQUIPAGES &amp; PENALITES</b> .....	<b>6</b>
<b>Article 10: CLOTURE DES ENGAGEMENTS</b> .....	<b>6</b>
<b>Article 11: ANNULATION D'UNE EPREUVE</b> .....	<b>6</b>
<b>Article 12: ASSURANCE</b> .....	<b>6</b>
<b>Article 13: ACCES Paddock ET LAISSEZ-PASSER</b> .....	<b>6</b>
<b>Article 14: SECURITE DANS LE Paddock, STANDS &amp; MUR DE CHRONOMETRAGE</b> .....	<b>7</b>
<b>Article 15: VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES</b> .....	<b>8</b>
<b>Article 16: BRIEFING</b> .....	<b>9</b>
<b>Article 17 : TRANSPONDEURS</b> .....	<b>9</b>
<b>Article 18 : CARBURANT</b> .....	<b>10</b>
<b>Article 19: ESSAIS QUALIFICATIFS</b> .....	<b>10</b>
<b>Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION</b> .....	<b>10</b>
<b>Article 21: GRILLE DE DEPART</b> .....	<b>10</b>
<b>Article 22: PROCEDURE DE DEPART</b> .....	<b>10</b>
<b>Article 23: PROCEDURE « STOP &amp; GO »</b> .....	<b>13</b>
<b>Article 24: ARRETS AUX STANDS</b> .....	<b>13</b>



<b>Article 25: RAVITAILLEMENT .....</b>	<b>14</b>
<b>Article 26: RELAIS A L'AMERICAINE.....</b>	<b>14</b>
<b>Article 27: CONDUITE EN COURSE.....</b>	<b>14</b>
<b>Article 28: ABANDON.....</b>	<b>14</b>
<b>Article 29: ARRET SUR LA PISTE.....</b>	<b>15</b>
<b>Article 30: NEUTRALISATION OU SUSPENSION DE LA COURSE .....</b>	<b>16</b>
<b>Article 31: ARRIVEE.....</b>	<b>18</b>
<b>Article 32: CLASSEMENTS.....</b>	<b>18</b>
<b>Article 33: RECLAMATIONS .....</b>	<b>18</b>
<b>Article 34: CONTRÔLE MEDICAL .....</b>	<b>19</b>
<b>Article 35: RESPONSABILITES.....</b>	<b>19</b>
<b>Article 36: PUBLICITE – DROIT A L'IMAGE.....</b>	<b>19</b>
<b>Article 37: PLAN DE STICKAGE .....</b>	<b>19</b>
<b>Article 38: RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES.....</b>	<b>19</b>
<b>PARTIE 2 : REGLEMENT TECHNIQUE .....</b>	<b>21</b>
<b>Article 1: GENERALITES .....</b>	<b>21</b>
<b>Article 2: COUPE CONTACT.....</b>	<b>21</b>
<b>Article 3: PAPILLON DES GAZ.....</b>	<b>21</b>
<b>Article 4: CARTER MOTEUR .....</b>	<b>21</b>
<b>Article 5: DISPOSITIF DE DEMARRAGE – GENERATEUR ALTERNATEUR.....</b>	<b>22</b>
<b>Article 6: RECUPERATEURS.....</b>	<b>22</b>
<b>Article 7: GUIDONS .....</b>	<b>22</b>
<b>Article 8: LEVIERS .....</b>	<b>22</b>
<b>Article 9: REPOSE-PIEDS.....</b>	<b>22</b>
<b>Article 10: FREINS.....</b>	<b>22</b>
<b>Article 11: PROTECTION DU LEVIER DE FREIN.....</b>	<b>23</b>
<b>Article 12: BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE .....</b>	<b>23</b>



<b>Article 13: CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT</b> .....	<b>23</b>
<b>Article 14: CARENAGE</b> .....	<b>23</b>
<b>Article 15: ELEMENTS A RETIRER</b> .....	<b>23</b>
<b>Article 16: PLAQUE NUMEROS</b> .....	<b>23</b>
<b>Article 17: RESERVOIR DE CARBURANT</b> .....	<b>24</b>
<b>Article 18: ROUES</b> .....	<b>24</b>
<b>Article 19: ACQUISITION DES DONNEES</b> .....	<b>24</b>
<b>Article 20: TELEMETRIE</b> .....	<b>24</b>
<b>Article 21: CAMERA</b> .....	<b>25</b>
<b>Article 22: MOTOCYCLE ET EQUIPEMENT DU MOTOCYCLE</b> .....	<b>25</b>
<b>Article 23: EQUIPEMENT DU PILOTE</b> .....	<b>32</b>



## PARTIE 1 : REGLEMENT SPORTIF

### Article 1: DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme (F.F.M.), la Fédération Motocyclisme Belge (F.M.B.) et son promoteur WARNER BROS DISCOVERY SPORT mettent en compétition en 2025 la « YAMAHA R7 ENDURANCES SERIES ».

Ces courses d'endurance se dérouleront sur une durée de 80 mn (sauf cas particuliers pouvant être liés à l'autorisation préfectorale, au règlement intérieur du circuit ou volonté du Promoteur).

Des séances d'essais privés seront proposées au préalable. Le Jury, avec l'accord de la Direction de Course, se réserve le droit d'utiliser les chronos réalisés par les pilotes à compter des premiers essais privés.

#### **Calendrier 2025 :**

Les courses de la YAMAHA R7 ENDURANCES SERIES se disputeront sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M, à savoir :

1. LE MANS : 15-18 avril 2025 France
2. SPA-FRANCORCHAMPS : 04-06 juin France

*\*Sour réserve de validation des horaires*

### Article 2: COORDINATION GENERALE

Agissant en qualité de coordinateur de l'épreuve :

#### **ICE**

TUBESECK 5  
9912 TROISVIERGES  
LUXEMBOURG  
Mail : [r7@fimewc.com](mailto:r7@fimewc.com)

En charge des relations :

Gilles Stafler – [r7@fimewc.com](mailto:r7@fimewc.com)

### Article 3: PROMOTEUR

Agissant en qualité de Promoteur de l'épreuve :

#### **DISCOVERY SPORTS EVENTS LIMITED**

Discovery House  
566 Chiswick High Road  
W4 RYB LONDON  
UNITED KINGDOM

### Article 4: JURIDICTION

Les manifestations se dérouleront conformément au Code Sportif de la F.F.M. et de la F.M.B.



## Article 5: OFFICIELS

Le Directeur de Course et ses Adjointes, le Président et les membres du Jury, le responsable et les commissaires techniques seront désignés par la F.F.M. et la F.M.B., qui devront s'assurer au préalable que ces officiels ont satisfaits à un séminaire fédéral en cours de validité. Ils seront nommés sur le Règlement Particulier de l'épreuve.

## Article 6: MACHINES ADMISES & CATEGORIES

Après acceptation du dossier par le Promoteur.

### - MACHINES ADMISES :

Pour chaque épreuve, le nombre maximal de motos admises sur la grille de départ sera stipulé sur le Règlement Particulier de l'épreuve. Les machines autorisées seront obligatoirement des YAMAHA R7 de Coupe Européenne basée sur les règles du Championnat Français.

L'organisateur se réserve le droit de refuser l'inscription à un concurrent.

## Article 7: PILOTES ADMIS

La participation à la YAMAHA R7 ENDURANCES SERIES est réservée aux pilotes de toutes nationalités d'au moins 16 ans le jour de l'épreuve, titulaire d'une licence compétition à l'année (NCO, LUE, INT ou NPH) délivrée par la F.F.M. et la F.M.B. pour l'année en cours. La licence « LJA – Une manifestation » est également admise.

## Article 8: ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS et CAUTION

### ENGAGEMENTS:

Les demandes d'engagement course par course, envoyées avec le règlement particulier de chaque épreuve, seront à remplir et à renvoyer à [sport@fimewc.com](mailto:sport@fimewc.com), copie [administration@fimewc.com](mailto:administration@fimewc.com)

Les priorités seront déterminées par la date de réception (demande d'engagement valide & règlement effectué).

DROITS D'ENGAGEMENT : 3.365 € TVAC.

Ils comprennent les pneus PIRELLI, 100 litres d'essence 98 d'octane fournies par TOTAENERGIES (2 fûts de 50 litres)

Le règlement sera à effectuer par virement à ICE

Pour être prise en compte, la demande d'engagement doit être accompagnée de la preuve de virement

### EMPLACEMENT :

Le Mans : Pas de box - Paddock à Maison Blanche

Spa : Anciens boxes d'Endurance

### CAUTION :

Le jour de la 1ère épreuve, un chèque de caution de 300 € couvrant la perte ou dégradation des brassards, transpondeurs et infrastructures sera demandé à chaque équipage. Si le matériel n'a subi aucun dommage, le chèque pourra être détruit ou restitué à la fin de la course. Dans le cas contraire, il sera soit encaissé dans sa totalité soit un remboursement partiel pourra être effectué en fonction de la perte ou de la casse éventuelle du matériel confié (et si aucun accord amiable n'a été trouvé au préalable).



## **Article 9: EQUIPAGES & PENALITES**

Pour chaque course d'endurance, l'équipage sera composé :

- De deux pilotes

Les noms de tous les pilotes et team managers devront obligatoirement être mentionnés lors de l'engagement et confirmés lors des vérifications administratives. L'organisateur devra être prévenu par mail au plus vite de tout changement de pilote ou team manager dans l'équipage.

## **Article 10: CLOTURE DES ENGAGEMENTS**

Les engagements seront considérés comme clos par le service administratif 10 jours avant le début de l'épreuve.

Toutes les inscriptions effectuées après ce délai, sous réserve de disponibilité au moment de la réservation, se verront majorées de 50% du montant des droits d'engagement.

## **Article 11: ANNULATION D'UNE EPREUVE**

Si une épreuve ne pouvait avoir lieu pour une raison quelconque, les organisateurs ne pourraient en être tenus responsables, et les concurrents ne pourraient, de ce fait, prétendre à aucune indemnisation. Sauf en cas de force majeure, les concurrents seraient informés de son annulation au moins trois jours avant la date de la course.

## **Article 12: ASSURANCE**

Chaque manifestation aura préalablement obtenu le visa de la F.F.M. et de la F.M.B. et sera assurée en responsabilité civile, conformément aux prescriptions de l'article R 331-30 et A 331-32 du Code du sport.

## **Article 13: ACCES Paddock ET LAISSEZ-PASSER**

L'horaire d'accès au paddock sera transmis par l'Organisateur et devra être impérativement respecté par les concurrents. Aucun accès anticipé ne sera autorisé avant cet horaire (sauf décision de l'Organisateur).

Lors de leur arrivée, avant toute entrée dans l'enceinte du circuit, tous les pilotes et accompagnants sont tenus de se rendre impérativement à l'Espace Accréditation (lieu défini en fonction de l'épreuve) afin de retirer leurs laissez-passer.

*(Remarque : si l'Espace Accréditation se situe en dehors de l'enceinte du circuit, les véhicules se présentant sans passe ne pourront accéder au paddock.)*

Les laissez-passer comprennent :

3 passes paddock, permettant l'accès des véhicules accrédités au circuit et uniquement au paddock qu'ils désignent ;

15 accès paddock, permettant aux accompagnants et membres d'un équipage d'accéder à pied aux différents paddocks.

Le passe paddock doit être obligatoirement collé sur le véhicule, et l'accès paddock obligatoirement porté par le membre de l'équipage. Cette signalétique doit rester visible en permanence aux yeux de l'Organisateur et du service de sécurité du circuit.

Ces titres sont personnels et ne sont ni vendables, ni cessibles. Toute infraction ou fraude entraînera l'exclusion de son porteur/du véhicule.

Le stationnement gênant, abusif ou non autorisé (ex. : véhicule privé ou véhicule n'ayant pas le passe paddock correspondant au paddock sur lequel il est stationné) entraînera le déplacement dudit véhicule



sans préavis par les moyens à disposition de l'Organisateur et/ou du circuit et une sanction pouvant aller de l'avertissement jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.

## **Article 14: SECURITE DANS LE PADDOCK, STANDS & MUR DE CHRONOMETRAGE**

Toute infraction envers une règle citée dans cet article sera passible d'une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion totale de l'épreuve.

Ces endroits sont dangereux, les règles y sont donc des plus strictes pour assurer la sécurité de tous. Ces règles élémentaires, qui s'appliquent dès l'ouverture du paddock aux concurrents, devront être impérativement respectées :

### **• RÈGLES DANS L'ENSEMBLE DES PADDOCKS :**

- Tous les déplacements dans le paddock doivent se faire à très faible allure (moins de 30 km/h) ;
- Le port du casque est obligatoire pour les conducteurs de 2 roues ;
- Tous les véhicules motorisés à 2 ou 4 roues doivent être homologués et assurés ;
- Les enfants âgés de moins de 12 ans doivent impérativement être accompagnés d'un adulte ;
- Les enfants de moins de 12 ans n'ont pas le droit d'utiliser une trottinette électrique ;
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et récupérateurs de fluide mis à disposition par le circuit. Chacun doit impérativement suivre les consignes des placeurs ;
- Les zones délimitées par rubalise et/ou barrières sont des zones réservées et devront être obligatoirement respectées ;
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse et attachés ;
- Les barbecues sont strictement interdits.

### **• RÈGLES DANS LES STANDS, PITLANE ET MUR DE CHRONOMÉTRAGE :**

Rappel : Ces endroits sont accessibles uniquement pour les membres d'un équipage porteurs d'un passe, sous l'entière responsabilité du Team Manager, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées. Dans le cas où celles-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands, l'équipage sera considéré comme responsable et sa caution pourra être retenue.

- Interdiction formelle de fumer ou vapoter dans, derrière et devant les stands, sur la Pitlane et le mur de chronométrage ;
- Les mécaniciens effectuant toute intervention sur la machine doivent obligatoirement porter une tenue adaptée (chaussures fermées, pantalons longs et un haut à manches longues) ;
- Les chaussures ouvertes (tongs, sandales ou claquettes) sont interdites en Pitlane et sur le mur de chronométrage. Seules les chaussures fermées sont autorisées pour y circuler ;
- Interdiction d'avoir un animal, même attaché, à proximité des stands, de la Pitlane, du mur de chronométrage et dans le stand ;
- Interdiction d'utiliser tout matériel produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder, etc.). NB : Tous ces matériels peuvent néanmoins être utilisés derrière les stands mais loin des stocks d'essence (à minimum 5 mètres) ;
- Interdiction de manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et à moins de 50 cm du sol ;



- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissures) ;
- Interdiction de remonter la voie des stands à contre-sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course ;
- Accès interdit aux enfants de moins de 16 ans (même s'ils sont munis d'un brassard et accompagnés d'un adulte) à l'exception des pilotes eux-mêmes engagés sur l'épreuve ;
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de panneautage ;
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection.

Le Team Manager est le seul responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'Organisateur, de la Direction de Course et du Jury. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe.

**Le non-respect de ces interdictions absolues contenues dans cet article fera l'objet au minimum d'un "Stop & Go" et pourra aller jusqu'à l'exclusion du meeting.**

## Article 15: VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les horaires des vérifications techniques et administratives seront mentionnés dans chaque Règlement Particulier ainsi que dans la note d'information envoyée par mail aux pilotes quelques jours avant l'épreuve.

- **VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES**

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter dans les créneaux horaires définis au bureau administratif (lieu précisé dans le Règlement Particulier de chaque épreuve) en vue d'effectuer ses opérations de vérifications administratives. Il devra être muni d'une licence F.F.M. autorisée en cours de validité et se verra remettre à la suite un bracelet, un sticker d'accès piste et un brassard de couleur bleue ou blanche. Le sticker devra être collé sur la bulle de la machine, tandis que le bracelet et le brassard devront être portés par le pilote sur le bras gauche pendant toute la durée des essais libres, des qualifications ainsi que durant toute la course. **Le non-respect de ces dispositions entraînera la disqualification du pilote.** Aucun renouvellement ou enregistrement de licence ne sera effectué sur place lors de l'épreuve.

- **VÉRIFICATIONS TECHNIQUES :**

À la suite du contrôle administratif, et uniquement après validation de celui-ci, chaque concurrent devra obligatoirement soumettre sa machine (une seule machine par pilote) ainsi que son équipement aux vérifications techniques, ceci dans le respect des horaires définis.

Les opérations de contrôle technique auront lieu dans la zone dédiée à la R7 CUP par le Service Technique de la F.F.M. au Mans, et de la F.M.B. à Spa-Francorchamps.

En cas de présentation de la machine en dehors du planning horaire mentionné dans le Règlement Particulier de chaque épreuve, le Responsable Technique se réserve le droit de refuser au concurrent l'accès au contrôle technique.

Toutes les machines présentées devront répondre au Règlement Technique de la R7 ENDURANCE SERIES.



Dans le cas où la R7 ENDURANCE SERIES a un ou plusieurs partenaires (notamment PIRELLI), leurs logos devront être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage obligatoire. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès à la piste, tout pilote en infraction pourra être sanctionné par le Jury.

Un team présentant une machine au contrôle technique :

- **Non accompagnée de sa carte grise, de son dossier RSV (Véhicule Économiquement Irréparable), de la déclaration en préfecture ou encore de la facture d'achat**, ne pourra ni concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement. Dans le cas d'une procédure RSV, le pilote devra fournir une attestation d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger ;
- **En non-conformité avec le Règlement Technique** ne pourra ni concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Seules les motos passées et approuvées par les vérifications techniques pourront prendre part aux essais chronométrés.

### Article 16: BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chacune des épreuves. Celui-ci est obligatoire pour tous les pilotes. Toute absence à celui-ci sera passible d'une pénalité de stop & go de 30 secondes (voir Règlement de la C.N.V. F.F.M. Article 1.2 – Briefing).

Tous les briefings commenceront à l'heure. Tout pilote en retard ne sera plus admis en salle de briefing et devra effectuer une pénalité de Stop and Go de 30 secondes.

L'heure et le lieu du briefing seront précisés sur les horaires du meeting dans le Règlement Particulier de chaque épreuve, sur le planning de l'épreuve, sur le panneau d'affichage officiel et sur les autres canaux de communication mis en place par l'Organisateur.

Seuls les pilotes et leur team manager sont autorisés à participer au briefing.

### Article 17 : TRANSPONDEURS

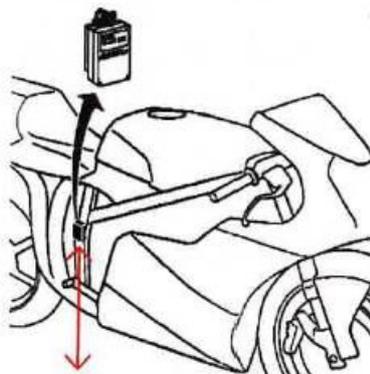
Lors des vérifications administratives, il sera remis à chaque pilote un transpondeur (par la société référencée par le Promoteur), celui-ci devra constamment être fixé sur la machine en piste, durant les essais et la course.

La perte, le vol ou la destruction, même involontaire, du transpondeur est sous la seule responsabilité du pilote.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Chaque machine engagée devra obligatoirement avoir un support de transpondeur fixé de façon permanente, au centre de la moto, proche du bras oscillant. Il ne doit pas être fixé à une hauteur plus élevée que 60 cm à partir du sol (cf. schéma ci-dessous). Veuillez noter qu'il ne sera pas possible d'enregistrer des temps si le transpondeur n'est pas monté de façon correcte et au bon emplacement. Un support de fixation (obligatoire) sera vendu aux pilotes n'en possédant pas (selon tarif en vigueur 10 € TTC).

Il sera également remis un brassard avec un transpondeur par pilote, à restituer également une demi-heure après la fin de la course.



### **Article 18 : CARBURANT**

L'essence utilisée devra être obligatoirement le carburant partenaire officiel du Promoteur TOTALENERGIES, qui fournira 2 fûts de 50 litres de 98 octane pour la totalité de l'épreuve.

### **Article 19: ESSAIS QUALIFICATIFS**

Seules les motos admises aux vérifications techniques et utilisées lors des essais qualificatifs pourront participer à la course (sauf accord particulier du Jury).

Chaque pilote doit obligatoirement participer au minimum à l'une des 2 séances qualificatives et y effectuer au moins 3 tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand).

### **Article 20 : LIMITE DE QUALIFICATION**

Chaque pilote devra accomplir un temps minimum de qualification pour prétendre participer à la course. Pour atteindre cette limite de qualification, chaque pilote devra remplir l'une des deux conditions suivantes :

- Un pilote doit obligatoirement réaliser au minimum 3 tours et avoir réalisé, lors de l'une de ses séances, un temps inférieur ou égal à 110 % de la moyenne de son groupe ;
- Tout pilote dont le temps de qualification est supérieur à 110 % ne pourra pas participer à la course, sauf demande de la part du pilote et en accord particulier du Jury et de la Direction de Course. Les droits d'engagement ne sont pas remboursables pour ce motif.

### **Article 21: GRILLE DE DEPART**

N'importe quel pilote qualifié pourra prendre le départ, ceci restant au choix de l'équipage. Une grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne des 2 meilleurs temps de chaque pilote.

Les grilles de départ seront affichées à l'issue de la réunion du Jury sur le panneau d'affichage officiel.

### **Article 22: PROCEDURE DE DEPART**

La grille de départ sera du type « Le Mans » (en épi), sauf configuration particulière du circuit. La procédure de départ d'endurance sera d'une durée à déterminer maximum. Cette procédure pourra être réduite sur décision de l'Organisateur.

Le ravitaillement est interdit pendant la procédure de mise en grille.



**Procédure de sortie de stand et de mise en grille :**

<b>H-20' :</b> <i>Panneau 5'</i>	<i>Klaxon → Feu vert en sortie des stands → Tour de formation &amp; drapeau rouge sur la grille de départ</i>
<b>H-19' :</b> <i>Panneau 4'</i>	<i>Présentation du panneau « 4' » + Klaxon</i>
<b>H-18' :</b> <i>Panneau 3'</i>	<i>Présentation du panneau « 3' » + Klaxon</i>
<b>H-17' :</b> <i>Panneau 2'</i>	<i>Présentation du panneau « 2' » + Klaxon</i>
<b>H-16' :</b> <i>Panneau 1'</i>	<i>Présentation du panneau « 1' » + Klaxon</i>
<b>H-15' :</b>	<i>Fermeture de la sortie des stands → Klaxon → Feu rouge en sortie des stands</i>

Les équipages qui ne seraient pas sortis de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires ; Le feu de sortie des stands sera mis au vert après le passage du dernier pilote et avant le V.I.R., pendant 30 secondes permettant aux pilotes de rejoindre le tour de chauffe. Il sera appliqué aux pilotes concernés un Stop & Go de 30 secondes pour non-participation au tour de formation.

Les pilotes rencontrant un problème technique lors du tour de formation peuvent retourner dans le couloir des stands afin de remédier au problème. Dans ce cas les coureurs ainsi que ceux qui n'auraient pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands, pourront prendre le départ du tour de chauffe lorsque le feu de la sortie des stands sera au vert (après le passage du peloton et avant le V.I.R.).

Une fois le tour de formation réalisé, retour sur la grille de départ et mise en épi. Chaque pilote attend sur sa moto, le départ au drapeau vert.

Lorsque les pilotes atteignent la grille après le ou les tours de reconnaissance, ils doivent s'arrêter à l'arrière de la grille où sera présenté un drapeau rouge immobile et couper le moteur. La moto est alors poussée à la vitesse d'un marcheur à pied par un membre de l'équipe jusqu'à la position sur la grille. Le pilote peut descendre de la moto ou rester sur la moto jusqu'à la position sur la grille.



**Procédure avant le départ du tour de chauffe (si piste déclarée « DRY ») ou des 2 tours de chauffes (si piste déclarée « WET ») :**

<b>Panneau 5'</b>	Présentation du panneau « 5' » (avant le départ du tour de chauffe) + Klaxon
<b>Panneau 3'</b>	Présentation du panneau « 3' » + Klaxon → Evacuation de la piste Les générateurs (2400 watts maximum) doivent être débranchés et retirés de la grille. Les couvertures chauffantes doivent être débranchées et retirées de la grille ; <i>Si un problème survient, le pilote devra pousser sa machine dans la voie des stands, pour intervenir sur celle-ci. Ce coureur pourra prendre le départ du tour de chauffe depuis la Pitlane</i>
<b>Panneau 1'</b>	Présentation du panneau « 1' » + Klaxon
<b>Panneau 30''</b>	Présentation du panneau « 30'' » + Klaxon
	<b>À l'agitation du drapeau vert :</b> Départ du (ou des) tour(s) de chauffe

Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut être aidé pour la mettre en sécurité. Après un temps raisonnable, tout pilote qui ne pourra pas démarrer, devra regagner les stands et prendre le départ depuis la sortie des stands après le peloton et devant le V.I.R. Dès que le dernier coureur a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert et tout coureur qui attend dans la voie des stands sera autorisé à rejoindre le tour de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu sera remis au rouge. Tout pilote qui rencontre un problème lors du tour de chauffe peut retourner dans la voie des stands pour réparer et prendre le départ en bout de Pitlane. A l'issue du tour de chauffe (ou des tours de chauffe), le drapeau rouge sera présenté aux participants qui devront se remettre en grille.



#### Procédure après le/les tour(s) de chauffe :

<b>H-3' :</b> <i>Panneau 3'</i>	Présentation du panneau « 3' » + Klaxon → Feu vert en sortie des stands → Tour de formation & drapeau rouge sur la grille de départ
<b>H-1' :</b> <i>Panneau 1'</i>	Présentation du panneau « 1' » + Klaxon
<b>H-30'' :</b> <i>Panneau 30''</i>	Présentation du panneau « 30'' » + Klaxon
<b>H-00 :</b>	<b>À l'agitation du drapeau national :</b> Départ de la course d'endurance & ouverture de la voie des stands

Chaque coureur court vers sa moto, met seul le moteur en marche (toute aide extérieure est interdite) et commence la course. La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

#### Article 23: PROCEDURE « STOP & GO »

Pendant la course, un pilote peut être sanctionné par une procédure de Stop & Go de 30 secondes. La zone de pénalité est définie lors du briefing de chaque course. Le pilote doit respecter la limitation de vitesse dans la voie des stands et ne peut s'arrêter à son stand lors d'une procédure de Stop & Go. Le team manager sera informé de cette pénalité. Après signature du Stop & Go, la Direction de Course présentera un panneau jaune accompagné du numéro de la machine. Le pilote dispose alors de 5 tours pour s'arrêter. S'il ne s'arrête pas, le drapeau noir lui sera alors présenté et le pilote ne pourra pas repartir.

Lorsqu'un coureur encourt une pénalité Stop & Go, l'équipe peut alors avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour lui fournir de l'eau ou parler avec lui. Ce mécanicien ne doit en aucun cas toucher la moto. Le mécanicien ne doit pas interférer la procédure Stop & Go, laquelle est sous le contrôle de la Direction de Course.

Pour être validé, le pilote ne pourra pas s'arrêter à son box ni avant ni après avoir effectué son Stop and Go. S'il doit s'arrêter à son box, il doit le faire dans le tour avant ou après avoir effectué sa pénalité.

**Dans le cas où un coureur pénalisé n'aurait pas pu effectuer la procédure de Stop & Go avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.**

Si plus d'un coureur est pénalisé, le signal sera donné aux coureurs de s'arrêter lors des tours suivants. L'ordre des arrêts sera basé sur les temps des qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

#### Article 24: ARRETS AUX STANDS

L'arrivée des pilotes en « roue libre », moteur éteint, à leur emplacement devant les boxes est strictement interdite.

Tout concurrent désirant s'arrêter à son emplacement doit emprunter dès son origine la piste de décélération.



Dans la zone des stands, seuls 2 mécaniciens peuvent aider le pilote à pousser sa moto si nécessaire. Si lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son emplacement et ce, jusqu'à la hauteur de la fin de la piste d'accélération, il pourra y revenir à contre sens, moteur stoppé.

Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il devra circuler sur celle-ci à allure réduite, (vitesse stipulée dans le règlement particulier). Les excès de vitesse dans les stands seront pénalisés d'une amende de 75 € en essais et d'un Stop & Go de 30' en course.

### **Article 25: RAVITAILLEMENT**

Le ravitaillement se fait uniquement par le changement de Pilote avec sa Moto.

Il doit se faire obligatoirement entre la 35ème et 45ème minutes.

Le ravitaillement en carburant est interdit dans le stand.

Les Pilotes doivent arriver à leur emplacement devant les boxes avec le réservoir plein.

### **Article 26: RELAIS A L'AMERICAINE**

Le relais à l'Américaine (équipage de deux pilotes et de deux motos, sachant qu'il ne peut y avoir plus de moto que de pilote) se déroule de la façon suivante :

- La moto prête à partir est béquillée 5 minutes maximum avant le relais. La machine peut être mise en chauffe devant le stand mais le moteur doit être impérativement éteint lors du relais ;
- La moto rentrante doit rentrer complètement dans le stand, être béquillée moteur éteint, puis procéder au changement de transpondeur ;
- Une fois le transpondeur en place sur la seconde moto et seulement à ce moment, la moto pourra être mise en route, débéquillée et prête à partir en piste.

Course de 80 mn

### **Article 27: CONDUITE EN COURSE**

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.

Si un pilote utilise une échappatoire, il devra se conformer aux instructions des commissaires de piste.

Si la Direction de Course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter (drapeau noir agité & numéro de la machine), le pilote doit rentrer au stand et ne pourra plus repartir.

Si un commissaire de piste présente le drapeau noir rond orange agité accompagné du numéro de la machine, à l'encontre d'une machine, l'arrêt doit être immédiat au poste de commissaire suivant.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant les essais entraînera le retrait du meilleur temps du pilote concerné.

Tout dépassement sous drapeau jaune pendant la course sera sanctionné par un Stop & Go de 30 secondes.

### **Article 28: ABANDON**

Un concurrent ne souhaitant ou ne pouvant plus continuer la course doit obligatoirement faire annoncer son abandon, par le Team Manager, auprès de la Direction de course dans un délai rapide.

Si un pilote s'éloigne volontairement à plus de 10 mètres de sa machine, il sera considéré comme l'ayant abandonnée et sera mis hors course (exception : voir article 33).



## Article 29: ARRET SUR LA PISTE

Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner volontairement de plus de 10 mètres de sa machine à l'arrêt sur le circuit, sous peine de mise hors course. En particulier, il ne peut revenir à son stand pour y chercher du secours, des pièces ou des outils.

Il est interdit à un pilote arrêté pour une cause quelconque, de conduire ou de pousser sa moto dans le sens opposé à la course.

Tout pilote en panne sur le circuit ne pourra se dépanner qu'avec ses propres moyens. Tout pilote recevant une aide quelconque de qui que ce soit en dehors de la piste (y compris les commissaires de piste) sera mis hors course, sauf si cette aide est donnée pour des raisons de sécurité.

En cas de chute, si un coureur doit être évacué vers le centre médical, il pourra, après accord du médecin de la course, rejoindre sa machine, il devra à tout moment être accompagné d'un officiel. Il devra reprendre la piste à l'endroit où il l'a quittée.

Si le coureur doit être évacué vers le centre médical et ne peut pas reprendre la course par décision médicale, la machine sera ramenée au Box Technique. Le Directeur de Course pourra autoriser le second pilote de l'équipage à aller chercher la moto (ou le transpondeur) et permettre au team de continuer la course. Le Jury restera seul juge de la légitimité de cette action.

En cas de panne sur le circuit pendant la course, les concurrents pourront utiliser, pour revenir à leur stand, les itinéraires définis par le directeur de course lors du briefing, en fonction de l'emplacement de la machine sur le circuit au moment de la panne.

Les concurrents devront cependant respecter les conditions suivantes :

- Obéir aux consignes des commissaires ;
- Ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour ;
- Garder tout leur équipement (casque y compris) jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée ;
- Tout pilote retournant à son stand par d'autres voies que celles définies, sera immédiatement mis hors course ainsi que son équipe ;

Le retour aux stands sera effectué sous le contrôle permanent d'un ou plusieurs commissaires.

Le pilote en panne doit pousser sa machine jusqu'à la bretelle la plus proche, dans le sens de la course. En aucun cas il ne peut aller en sens contraire sous peine de mise hors course.

Arrivé au poste de commissaire, le pilote a la possibilité de demander au chef de poste de contacter la Direction de Course pour demander l'assistance du camion de ramassage. Aucune pénalité ne sera appliquée dans ce cas.

Le pilote a l'obligation de ramener sa moto afin de pouvoir effectuer le changement de transpondeur. Si la machine est détruite et sous l'accord de la Direction de Course, le pilote est autorisé à prendre le transpondeur et à revenir jusqu'à son stand pour effectuer le changement de transpondeur. Il devra suivre les itinéraires définis par le Directeur de Course lors du briefing, obéir aux consignes des commissaires, ne recevoir aucune aide de l'extérieur durant toute la durée de leur retour et garder son équipement jusqu'au moment où ils atteindront une zone protégée

Si une moto tombe en panne devant les stands, le pilote pourra sous la protection d'un commissaire, rentrer par la sortie de la voie des stands et remonter ceux-ci en poussant sa machine, moteur arrêté, à contre sens jusqu'à son stand.

Quel que soit la raison pour laquelle un Pilote retourne au stand, celui-ci est dans l'obligation de s'arrêter et de donner le transpondeur à la 2ème Moto qui reprendra la piste.



## Article 30: NEUTRALISATION OU SUSPENSION DE LA COURSE

### • NEUTRALISATION DE LA COURSE :

Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le Directeur de Course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant entrer sur la Piste les Safety-Cars dont les gyrophares orange seront allumés. Tous les postes de commissaires présenteront un panneau SC complété d'un drapeau jaune agité. Les pilotes devront alors ralentir et se ranger derrière lui en file indienne sans dépassement. Tout dépassement des Safety-Car ou d'un autre concurrent sera passible d'une pénalité Stop & Go de 30 secondes.

Les pilotes pourront alors rentrer aux stands, mais devront obligatoirement attendre le passage des Safety-Car suivant pour reprendre la piste. La sortie des stands sera ouverte 15 secondes après le passage des Safety-Car au niveau du feu rouge de sortie des stands et restera ouverte pendant 10 secondes.

Chaque tour derrière les Safety-Car sera comptabilisé.

Lorsque la Direction de Course décidera de relancer la course, les Safety-cars éteindront leurs gyrophares orange dans le dernier tour dès qu'ils passeront devant leurs emplacements respectifs, ils conserveront ces feux éteints durant 1 tour puis rentreront à leurs emplacements respectifs. La course sera alors relancée. La sortie des stands sera à nouveau ouverte 10 secondes après le passage du premier concurrent du groupe qui suivait le Safety-car venant de s'effacer.

### • SUSPENSION DE LA COURSE :

Après avoir mis le circuit sous Safety Car, si la Direction de Course décide de suspendre une course en raison des conditions climatiques ou pour toute autre raison, les drapeaux rouges sont agités sur la ligne d'arrivée et à tous les postes de commissaires aux drapeaux et les feux rouges seront allumés autour du circuit.

Les coureurs devront immédiatement ralentir et retourner dans la voie des stands afin de rejoindre le parc fermé, qui se trouve sur la bande colorée devant leur stand (défini au briefing) y compris les machines arrêtées aux stands. Toute intervention mécanique est strictement interdite, à l'exception de l'utilisation des couvertures chauffantes.

Le classement pris en compte sera le classement au moment où le drapeau rouge a été déployé. Les résultats seront ceux enregistrés jusqu'au moment où le pilote de tête a effectué un tour complet avant l'interruption de la compétition.

Pendant que la course est suspendue, le chronomètre n'est pas arrêté. Le signal d'arrivée est présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer. Cependant, selon les circonstances, le Jury de l'épreuve, en accord avec la Direction de Course, peut prendre la décision d'arrêter et/ou modifier le temps de course (sans excéder la durée prévue initialement), signifiant ainsi un arrêt de la course. La course est alors considérée comme étant en deux ou plusieurs parties. Le classement final est effectué en combinant les différentes parties selon le principe tours/temps.

#### a) *Si la course interrompue ne repart pas :*

Pour être classée, une équipe doit avoir effectué 75% du nombre de tours effectués par le vainqueur. Si plus de 75% de la durée de l'épreuve est parcourue avant l'arrêt de la course entraînant une entrée en Parc Fermé, l'épreuve peut être considérée comme course complète. Cependant, seul le Promoteur



pourra décider de maintenir la durée totale de la course 80 mn en cas d'interruptions majeures, et il aura toute latitude pour ajuster les horaires, tout en respectant l'autorisation préfectorale.

Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge de la façon suivante :

- Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour.
- Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi.
- Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps.
- Les pilotes, qui ne rentrent pas dans la voie des stands au guidon ou en poussant leur machine dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont pas classés.

**b) Reprise de course après un drapeau rouge :**

La Direction de Course pourra, avec l'accord du Jury, refaire une procédure de départ lancé sous Safety car. Seuls les pilotes en course au moment de l'interruption au drapeau rouge seront autorisés à reprendre le départ. **Ce sont les mêmes pilotes avec les mêmes machines qui pourront repartir, en fonction de l'heure du 2ème départ.**

La Direction de Course annoncera une nouvelle heure de la procédure de départ.

La nouvelle grille sera diffusée dans les plus brefs délais. Les pilotes seront avertis 15mn avant l'ouverture de la voie des stands.

10 minutes avant l'ouverture de la voie des stands, un mécanicien dûment identifié peut faire chauffer le moteur de la machine dans le parc fermé.

8 minutes avant la reprise de la course, la voie des stands restera ouverte pour 5mn. Les équipes peuvent retirer les machines du parc fermé et effectuer le tour de reconnaissance.

A la fin de ce tour, mise en épi des machines suivant le classement au moment de la suspension de la course. Le départ est donné soit :

- De manière identique à un départ normal après un tour de chauffe ;

***Ou bien***

- Derrière le Safety Car.

**• PROCÉDURE DE RESTART SOUS SAFETY CAR :**

Dans ce cas, le premier Safety Car quitte la ligne de départ suivi par la première moitié des concurrents suivant le classement édité au début de la suspension de la course.

Lorsque celui-ci est arrivé à mi-circuit, le deuxième Safety Car démarre suivi du reste des concurrents. La Direction de Course décide de la fin de l'opération Safety Car. Dans ce cas particulier, il faut que le premier groupe de coureurs soit celui qui passe sur la ligne de départ/arrivée en premier sans Safety Car.

Le 1er Safety car rentrera dans le dernier emplacement avant la ligne de chronométrage. Ainsi, le 1er groupe passera en premier la ligne de chronométrage, relançant ainsi la course. Simultanément, le 2ème Safety car entrera dans le premier emplacement venu, lâchant ainsi le 2ème groupe.

La course sera ainsi relancée pour le temps restant.



#### • **MODE DE CALCUL DE LA NOUVELLE GRILLE POUR UN RESTART :**

Le classement de la course est effectué sur le dernier tour où le leader de la course a franchi la ligne de chronométrage avant la présentation du drapeau rouge de la façon suivante :

- Pour tous les coureurs ayant franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement est établi pour la fin de ce tour ;
- Pour tous les coureurs qui n'ont pas franchi la ligne d'arrivée dans le même tour que le leader avant l'apparition du drapeau rouge, un classement partiel du tour précédent est établi ;
- Le classement complet est établi en combinant les 2 classements partiels obtenus selon le principe tours/temps ;
- Les pilotes, qui ne rentrent pas par l'entrée de la voie des stands au guidon ou en poussant leur machine dans les 5 mn qui suivent la présentation du drapeau rouge, ne peuvent pas reprendre part à la course et ne sont

#### **Article 31: ARRIVEE**

Au terme du temps prévu pour la course, ou à l'heure prévue en cas de neutralisation, le drapeau à damier sera présenté au pilote en tête à la ligne d'arrivée, et continuera d'être présenté aux coureurs suivants.

A l'issue de la course, toutes les motos sont mises en parc fermé durant trente minutes et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation du Jury.

Le commissaire technique est responsable de la surveillance du parc fermé. Les concurrents doivent retirer leur machine dans les 30 mn après l'ouverture du parc fermé, sauf pour les machines choisies pour être contrôlées. Passé ce délai, les surveillants du parc fermé ne seront plus responsables des machines qui resteront.

#### **Article 32: CLASSEMENTS**

Pour être classé, un équipage doit :

- Avoir franchi la ligne d'arrivée, sur la piste, dans les 5 minutes suivant le passage du vainqueur ;
- Avoir couvert au moins 75% de la distance parcourue par l'équipe vainqueur de la classe correspondante ;

En cas de fin prématurée de la course, le classement sera établi comme prévu à l'Article 34 : Neutralisation ou suspension de la course. Le classement sera établi en fonction du nombre de tours parcourus par chaque équipage, l'équipage ayant parcouru le plus de tours étant classé premier et ainsi de suite. Si plusieurs équipages ont effectué le même nombre de tours, c'est celui qui franchi la ligne d'arrivée en tête qui est classé premier de ce groupe. Toutes les machines classées devront être mises en parc fermé aussitôt après l'arrivée.

En cas de course composée de deux manches cumulées en raison d'une interruption, le classement final sera établi sur la base des résultats des deux manches additionnés.

#### **Article 33: RECLAMATIONS**

Une réclamation doit être formulée par écrit et signée uniquement par les personnes directement concernées, remise entre les mains du Directeur de Course et accompagnée d'une caution 300 euros.



Lorsqu'elle entraîne un contrôle de conformité de la machine, elle doit préciser quelle partie celle-ci est incriminée.

**Le délai des réclamations est de MAXIMUM 30 MINUTES après l'affichage des résultats pour les essais qualificatifs et la course.**

Dans le cas où une 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 la disposition des commissaires techniques, ceci entraîne une saisie de tout ou une partie de la machine, impose des dépenses supplémentaires sortant du cadre normal d'un contrôle. Si la machine incriminée s'avère conforme, les frais engendrés seront à la charge du réclamant.

### **Article 34: CONTRÔLE MEDICAL**

Avant toute entrée sur la piste, la Direction de Course pourra demander à un ou des pilotes de se faire examiner par le Médical. Le Directeur de Course pourra aussi demander au(x) pilote(s) de se soumettre à un test d'alcoolémie. Si le Médical émet des réserves sur un pilote et sur ces capacités à prendre la piste en toute sécurité, celui-ci sera convoqué au Jury et devra se conformer à la décision de celui-ci.

**Tout pilote vu par le Médical prenant ou reprenant la piste sans validation du Médical et du Jury, se verra exclu du meeting et inscrit au Cahier des Sanctions.**

### **Article 35: RESPONSABILITES**

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.

Les accompagnants sont sous la responsabilité des concurrents. Si ceux-ci causent des détériorations ou des gênes, des sanctions seront appliquées sur le concurrent pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation pour ce dernier.

### **Article 36: PUBLICITE – DROIT A L'IMAGE**

Toute publicité, action publicitaire ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit, ainsi que le long de ses abords, doit obligatoirement faire l'objet d'un accord préalable de l'Organisateur et du circuit.

Toutes publicités liées à l'alcool ou au tabac sont formellement interdites sur n'importe quel support. Dans le cadre de ces manifestations, les participants de la R7 ENDURANCE SERIES reconnaissent céder à WARNER BROS DISCOVERY leur droit à l'image.

En application de l'article L333-1 du code du sport, toute commercialisation de photo, de vidéo ou de produit dérivé de ces manifestations est interdite si elle n'a pas fait l'objet d'une convention avec **WARNER BROS DISCOVERY**. Cette dernière se réserve le droit de poursuivre en justice les contrevenants.

### **Article 37: PLAN DE STICKAGE**

Identique à la R7 CUP ? + Stickers PIRELLI à voir pour placement

### **Article 38: RENONCIATION A TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITES SPORTIVES**

Indépendamment des prescriptions du Code Sportif de la F.F.M. et de la F.M.B., les équipages et les pilotes, par le fait de leur participation, renoncent à tous droits de recours contre l'Organisateur, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code Sportif de la F.F.M. ET DE LA F.M.B.





## PARTIE 2 : REGLEMENT TECHNIQUE

### Article 1: GENERALITES

**Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.**

Selon le Règlement Technique du Championnat de France d'Endurance :

- **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 antérieurs.**

Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté séparément au contrôle technique. Les contrôles préliminaires sont les 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 de plus de 22 mm de chaque côté, par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles

### Article 2: COUPE CONTACT

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 de 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.

### Article 3: PAPILLON DES GAZ

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

### Article 4: CARTER MOTEUR

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.

Des couvercles approuvés par la FIM sont autorisés sans restriction pour le matériau.

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 ainsi que toute plaque ou barre de protection, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.



## **Article 5: DISPOSITIF DE DEMARRAGE – GENERATEUR ALTERNATEUR**

Un démarreur électrique embarqué est obligatoire. Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

Le moteur doit démarrer et fonctionner dès que le démarreur n'est plus sollicité. L'utilisation de batterie autre que celle sur la machine est interdite.

Le générateur / alternateur devra assurer la charge de la batterie.

## **Article 6: RECUPERATEURS**

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml 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 récupérateurs d'une capacité minimale de 250 ml en matériau approprié.

## **Article 7: 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.

## **Article 8: LEVIERS**

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 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 faire partie intégrante du levier.

Les leviers repliables sont autorisés.

Les leviers à boules ajourées sont autorisés

## **Article 9: REPOSE-PIEDS**

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés mais les points de fixation originaux doivent être utilisés.

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.

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

## **Article 10: FREINS**

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

Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité. Le freinage des vis des raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire.



### Article 11: PROTECTION DU LEVIER DE FREIN

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.

### Article 12: 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 doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.** Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

### Article 13: CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

**Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.**

### Article 14: CARENAGE

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.**

**Les bouchons sont interdits.**

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.

### Article 15: ELEMENTS A RETIRER

Les éléments suivants doivent être retirés :

- Phares avant et arrière, indicateurs de directions ;
- Rétroviseurs ;
- Avertisseur ;
- Plaque d'immatriculation (et support de plaque) ;
- Boîte à outils ;
- Crochet pour le casque et les bagages ;
- Repose pieds passagers ;
- Poignées de maintien du passager ;
- Les barres de protection les béquilles centrales et latérales.

### Article 16: PLAQUE NUMEROS

Les machines devront être obligatoirement équipées de la signalisation suivante :

- Fonds de plaque blanc mat, avec des numéros noir mat . Ces plaques devront être apposées devant, au centre du carénage, et en bas de carénage sur le sabot) ;



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

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

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

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur minimale des traits : 25 mm

Espace minimum entre les chiffres : 25 mm

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



**REMARQUE :**

Le numéro « 1 » doit :

- Être composé d'une barre simple verticale : **1**

**Ou**

- Être écrit sous la forme suivante : **1**

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

**Article 17: RESERVOIR DE CARBURANT**

Le réservoir doit être le réservoir homologué YAMAHA.

**Article 18: ROUES**

Roues d'origine obligatoire

Roues adaptables interdites

**Article 19: ACQUISITION DES DONNEES**

L'acquisition de données est interdite.

**Article 20: TELEMETRIE**

Tout système de transmission d'informations ou de communication de la moto vers les stands ou des stands vers la moto ou le pilote (hormis pour le chronométrage) est strictement interdit lorsque la moto est en mouvement.



## Article 21: CAMERA

Les caméras sont interdites.

## Article 22: MOTOCYCLE ET EQUIPEMENT DU MOTOCYCLE

La R7 ENDURANCE SERIES est réservée aux YAMAHA R7 à partir du millésime 2022 achetée neuve ou d'occasion.

### 1. Pièces obligatoires

La R7 doit **obligatoirement être équipée** des pièces ci-dessous, disponibles dans le réseau de concessionnaires Yamaha. Si une pièce du kit obligatoire est manquante sur la moto, alors le pilote s'exposera à une sanction de la part du Jury **entraînant le déclassement**.

REFERENCE	PIECES ET DESCRIPTION
BEB181A00300	QUICK SHIFTER
GYTABSEMUR70	EMULATEUR ABS GYTR
GYTRSCRNR600	BULLE RACING GYTR
907983410100	LIGNE COMPLETE AKRAPOVIC POUR UTILISATION SUR CIRCUIT UNIQUEMENT
YA5850000000	AMORTISSEUR OHLINS ROAD/RACE (Réglage détente)
GYTFUCAPSC00	BOUCHON D'ESSENCE RACING A VISSER GYTR *
GYTR7REARS00	COMMANDES RECULEES GYTR
GYTR70N0FFS0	BOUTON ON/OFF GYTR
BEBFFBRP0000 OU GYTRBRGU0000	PROTECTION LEVIER DE FREIN AVANT <b>!!Uniquement pour guidon d'origine!!</b> OU PROTECTION LEVIER DE FREIN AVANT <b>!!Uniquement pour guidon GYTR!!</b>
BEBFSFIN0000	PROTECTION DE COURONNE ARRIERE GYTR **
GYTRSTSPR710	BUTEES DE DIRECTION RACING GYTR OU S2 Concept***
GYTRBRAKLR70	KIT DE DURITES AVIATION GYTR (Raccord pour rallonge autorisé)
BEBFGBEP0000	KIT PROTECTIONS MOTEUR GB RACING
BEBFGBEPWP00	PROTECTION CARTER POMPE A EAU GB RACING
BEBFSTPD0000	PADS LATERAUX DE RESERVOIR
GYTRBREZ0400	PLAQUETTES DE FREIN BREMBO Z04 ou ORIGINE YAMAHA REF 5SL-25805-00
S2 CONCEPT	KIT POLY S2 Concept
S2 CONCEPT	KIT DECO R7 CUP 2024 S2 Concept

\* Outil pour bouchon à visser **GYTFUCAPTL00**

\*\* Ajout de jonc de bulle **obligatoire** (voir note technique)

\*\*\* La butée de direction GYTR ancienne version **GYTRSTSPR700** modifiée est également acceptée



## 2. Pièces optionnelles

Les pièces ci-dessous peuvent-être utilisées de manière optionnelle, en plus du kit pièces obligatoire.

- Celles identifiées par YAMAHA doivent obligatoirement être des pièces issues du catalogue Yamaha.
- Celles identifiées par LIBRE peuvent être des pièces issues du catalogue Yamaha ou d'un accessoiriste.

PIECES ET DESCRIPTION	REFERENCE CATALOGUE YAMAHA	ISSUES DU CATALOGUE YAMAHA ou LIBRE
SYSTÈME DE CHANGEMENT DE ROUES RAPIDE GYTR (entretoises et protections d'axes incluses)	GYTR7RWCS000	YAMAHA
KIT DE DEMI-GUIDONS R1	GYTRHDLBR100	YAMAHA
TUBE DE RECHANGE G DU KIT R1 GYTRHDLBR100	GYTRHDLBRL00	YAMAHA
TUBE DE RECHANGE D DU KIT R1 GYTRHDLBR100	GYTRHDLBRR00	YAMAHA
KIT DE DEMI-GUIDONS R6	GYTRHDLBR600	YAMAHA
TUBE DE RECHANGE SEUL G/D DU KIT R6 GYTRHDLBR600 (Livré avec vis et embout)	GYTRHDLBR6ST	YAMAHA
PLATINE GAUCHE COMPLETE DE RECHANGE (Pièce de rechange du kit commandes reculées)	GYTR7REARSL0	YAMAHA
PLATINE DROITE COMPLETE DE RECHANGE (Pièce de rechange du kit commandes reculées)	GYTR7REARSR0	YAMAHA
REPOSE PIED SEUL DE RECHANGE (G/D) (Pièce de rechange du kit commandes reculées)	BX4RSSPR0100	YAMAHA
SUPPORT CONTACTEUR A CLEF (Pour montage bouton ON/OFF GYTR)	GYTRIMHBRC00	LIBRE
COMODO RACING DROIT	GYTRHBSWRR70	LIBRE
COMODO RACING GAUCHE	GYTRHBSWLR70	LIBRE
ENTRETOISES FIXES AV GYTR	GYTSPACR7S00	LIBRE
ENTRETOISES FIXES ARR GYTR	GYTSPACR7R00	LIBRE
PROTECTIONS LATERALES	BEBF11D0V000	LIBRE
LEVIER DE FREIN	BEBRFFBL0000	LIBRE
LEVIER D'EMBRAYAGE	B7NRFFCL0000	LIBRE
KIT PROTECTION AXE DE ROUE AVANT	GYTR7FAXLP00	LIBRE
CROCHETS DE BEQUILLE ARRIERE	2CRF71A00000	LIBRE
BEQUILLE AVANT (une entretoise est nécessaire pour la R7)	2CRFFRST0000	LIBRE
BEQUILLE ARRIERE	2CRFRRST1000	LIBRE
ARAIGNEE + PROTECTION DE COMPTEUR S2 Concept	S2 Concept	S2 Concept
COUVERTURES CHAUFFANTES SUPREMA SPINA	CAPSUPRMXL00	LIBRE
COUVERTURES CHAUFFANTES SUPREMA VISION	CAPSVISMXL00	LIBRE



TENDEUR DE CHAINE GYTR	GYTRR7CADJ00	YAMAHA
------------------------	--------------	--------

Dans le cas où une machine serait équipée de pièces optionnelles ne respectant pas le tableau ci-dessus alors le pilote s'exposera à **une sanction de la part du Jury entraînant un déclassement pour la manche.**

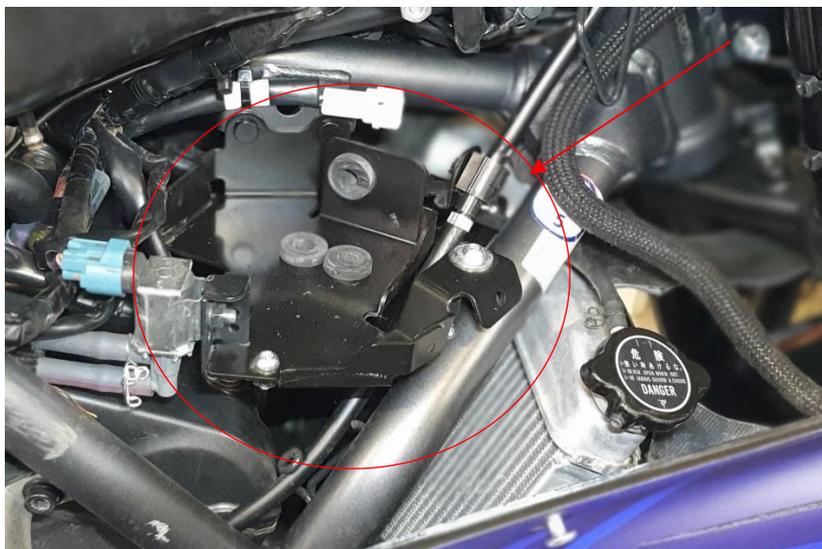
### 3. Pièces d'origine modifiables

A noter qu'en dehors du kit pièces obligatoire (Point 1. Article 2) et des pièces optionnelles (Point 2. Article 2) listées ci-dessus, toutes les autres pièces non citées doivent impérativement être d'origine. La liste des pièces d'origines est disponible sur le lien ci-après : [Catalogue de pièces de rechange Yamaha](#)

A l'exception des éléments ci-dessous, il est donc **strictement interdit** de modifier et/ou préparer des pièces moteur, électroniques (notamment intrusion dans l'ECU) ou autres éléments de châssis, visant à améliorer les performances/poids de la R7.

- Suppression de la centrale ABS autorisée, le support doit en revanche rester à sa place (voir photo ci-dessous).





- Suppression du canister autorisée.



- Suppression des caches poussières de roues autorisée.
- Suppression du capteur ABS de la roue avant **UNIQUEMENT** autorisée.



- Suppression du support de selle / feu arrière-aluminium autorisée (Ref BEB-2471A-00).



- Modification de la protection de chaîne / garde boue arrière (afin de faciliter les opérations de changements de roue arrière, il est autorisé de couper la protection chaîne plastique jusqu'au trait rouge ci-dessous), il est revanche interdit d'enlever la totalité du garde boue :





- Ajout de jonc de bulle sur la dent de requin :



- Modification de la transmission interdite.

Il est interdit de modifier la démultiplication d'origine 16x42, l'utilisation du kit chaîne d'origine est obligatoire (pas de kit de chaîne adaptable). La référence du kit chaîne Yamaha est BEBW001A0000.

- Modification de la fourche et de l'amortisseur.

La modification des éléments internes de la fourche est autorisée (par exemple : changement de ressorts, modification des clapets, ajout de cales). Le changement d'huile et de son indice de viscosité est autorisé.

**Il est en revanche interdit d'installer un kit cartouche autre que l'origine.**

Il est également possible de changer le ressort d'amortisseur Ohlins par un autre ressort de la marque Ohlins.

- Modification de la batterie interdite.

Il n'est pas autorisé de changer la batterie pour un élément Lithium Ion, seules les batteries d'origine réf 5TJ821000100 (YUASA) ou la réf 907983BTZ7S0 (BS BATTERY) seront acceptées.

**Des contrôles aléatoires pourront être effectués durant les week-ends de course. Toute machine ne répondant pas au règlement de l'Article 2 point 3. « Pièces d'origine modifiable », sera déclarée non conforme et pourra faire l'objet de sanctions par le Jury pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.**



#### 4. Contrôle Moteur :

Les machines peuvent être passées au banc de puissance aléatoirement et à tout moment et des échanges d'ECU pourront être effectués sur demande de l'organisation.

#### 5. Pneumatiques :

La R7 doit également être équipée de pneus **PIRELLI** provenant à déterminer

Monte Avant : Taille et référence à déterminer par PIRELLI

Monte Arrière : Taille et référence à déterminer par PIRELLI

A noter que chaque pilote aura la possibilité d'utiliser **un maximum de 2 trains** de pneus à partir de la séance qualificative durant le week-end de course. A noter qu'il n'existe pas de limitation en cas d'utilisation de pneus pluie.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter et **marquer un arrêt avant l'entrée en piste** pour les Qualifications et la Course pour le contrôle des étiquettes de pneus. Il est obligatoire de les positionner sur les **flancs droits** (côté transpondeur) des pneus.

**Tout pilote se doit de vérifier la conformité de son pneu et sera tenu pour seul responsable. Une non-conformité**

**pneumatique pourra faire l'objet de sanction par le jury pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve.**

#### 6. Parc fermé

Les motos des 5 premiers concurrents après chaque course devront obligatoirement être amenées en parc fermé immédiatement après la fin de la course.

Il est **obligatoire que chaque référent technique de la moto soit présent avec la moto, muni d'outillage** et de se tenir à disposition des contrôleurs techniques pour d'éventuelles vérifications à effectuer sur la moto.



### **Article 23: EQUIPEMENT DU PILOTE**

L'équipement du pilote est libre en marques, modèle et coloris, et devra se **conformer au règlement FIM Moto 2025.**

Seul le casque référencé FIM sera homologué.

Les protections dorsales et pectorales homologuées sont obligatoires.