

CHALLENGE TOPTWIN UNLIMITED

REGLEMENT 2010

PEMIERE PARTIE : GÉNÉRALITES

ARTICLE 1 : DÉFINITION

KAPMEDIA ainsi que leurs partenaires organisent sous l'égide de la F.F.M un challenge nommé TOPTWIN UNLIMITED réservé aux possesseurs de machines répondant aux spécifications des articles ci-dessous.

Ce challenge comprendra 7 épreuves sous réserve d'acceptation de la FFM.

ARTICLE 2 : PARTICIPANT

POURRONT DISPUTER LE CHALLENGE TOPTWIN UNLIMITED, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCA ou d'une licence Internationale Courses sur Route délivrée par la FFM et valable pour l'année en cours.

. Les pilotes étrangers pourront utiliser une licence « une manifestation » pour une épreuve.

. **NE POURRONT PAS DISPUTER LE CHALLENGE** : tout pilote ayant marqué des points en sbk et ssp mondial, SuperStock 1000 et 600. Les dix premiers de la catégorie superbike, supersport, et 600 Pirelli du chpt de France fsbk et d'Europe de vitesse après 2003. Les dix premiers au classement du championnat du monde d'endurance, masters, superproduction, Stockport après 2003. Les cinq premiers des coupes promosport 600 et 1000 des cinq dernières années. Les trois premiers d'une coupe de marque des cinq dernières années.

Tout pilote engagé en toptwin ne pourra participer à une autre catégorie le même weekend end de course.

Néanmoins, L'organisation se réserve le droit de refuser toute candidature après étude du palmarès ne correspondant pas à l'esprit du challenge.

ARTICLE 3 : ORGANISATION GÉNÉRALE

DANS LE CADRE DES COURSES SUPERBIKE

ESSAIS QUALIFICATIFS les qualifications se dérouleront au temps et ne comporteront pas de repêchage. Le temps de tous les qualifiés devra être égal ou inférieur à 115 % de la moyenne du meilleur temps des trois premiers au moins dans une des deux séries qualificatives.

Il sera prévu deux séances d'essais chronométrés de 20 MINUTES chacune. Les coureurs pourront être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour ces essais.

COURSE :

Deux courses de 25 mn se dérouleront sur chaque épreuve.

Pour chaque circuit, le nombre de tours à parcourir sera déterminé par la durée divisée par le temps en minute du record du tour en Championnat de France arrondie au tour inférieur.

Exemple : Record du tour = 1 mn 15 s en SUPERBIKE

1 mn 15 s réduit en minute = 1 mn + 1/4 de mn soit 1,25

Nombre de tour = 25/1,25 = 20 tours

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle sera réduite de 2 tours.

Le Jury de l'épreuve, sur demande du Directeur de Course, a la possibilité, en cas de force majeure, de réduire les distances des essais et des courses finales.

CLASSEMENT : Le challenge **TOPTWIN UNLIMITED** donnera lieu à un classement général (classement SCRATCH) compte tenu des points acquis par les pilotes. La comptabilité finale se faisant sur tous les résultats. En cas d'ex aequo, le départage se fera en fonction du résultat de la dernière épreuve disputée (Cf. l'article 6 du règlement général C.C.R.) **LE CHALLENGE TOPTWIN donnera également lieu à un classement interne dénommé (challenge ducati 848) pour toutes les ducati 848 répondant au critère du règlement en annexe de celui-ci.**

Le barème des points attribués pour les deux catégories sera le suivant :

Premier 25 pts deuxième 20 pts troisième 16 pts quatrième 13 pts cinquième 11 pts

Sixième 10 pts septième 9 pts huitième 8 pts neuvième 7 pts dixième 6 pts onzième 5 pts

Douzième 4 pts treizième 3 pts quatorzième 2 pts quinzième 1 pts.

LES POINTS DES DEUX MANCHES COMPTE POUR LE CLASSEMENT FINAL. SCRATCH.



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

Arial Black

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Arial Black Italique

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Haettenschweiler

0123456789

Haettenschweiler italique

0123456789

Impact

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Impact italique

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

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

ARTICLE 8 : ADMINISTRATIF

Le concurrent devra se présenter au contrôle administratif A l'hospitality toptwin avec sa licence en cours de validité, son certificat d'aptitude au sport motocycliste (CASM) et sa confirmation d'engagement.

Il se présentera ensuite au contrôle technique avec sa moto, son casque norme européenne ECE 22/05 de cinq ans au plus (casque repeint interdit), sa combinaison CUIR une pièce, ses gants et bottes en bon état, ainsi qu'une protection dorsale.

Nul ne sera autorisé à courir s'il n'a pas satisfait aux contrôles techniques et administratifs.

Un briefing obligatoire sera organisé lors de chaque épreuve. **Toute absence à celui-ci sera passible d'une amende de 75 €**

Une feuille de présence sera établie pour chaque briefing que chaque pilote devra signer.

ARTICLE 9 : DÉPART DES COURSES

La composition et le nombre de séries d'essais seront affichés au tableau de l'organisation TOPTWIN. Le départ s'effectuera moteur en route sauf disposition contraire de l'organisation. Les pilotes seront placés sur la ligne de départ suivant les grilles publiées par l'organisation.

ARTICLE 10 : ARRIVÉE

Après l'arrivée, les pilotes devront respecter les consignes de la direction de course et/ou des organisateurs du challenge TOPTWIN.

ARTICLE 11 : PUBLICITE ET PARTENAIRE

L'organisation du challenge TOPTWIN se réserve les surfaces nécessaires au placement des **partenaires OBLIGATOIRES** Ainsi que leurs emplacements sur les machines. Les autocollants seront distribués lors de la première épreuve, nul ne pourra prendre le départ sans eux. Liberté est laissée aux pilotes pour prendre tout autre message publicitaire, sous réserve expresse que ce **dernier ne concerne pas un annonceur ou un produit, concurrent de ceux de l'organisation** ou frappé d'interdiction par la loi française. Tout manquement à cette règle se traduira par une mise hors course immédiate

ARTICLE 12 : ASSURANCE

L'organisateur de la manifestation ou est intégrée la catégorie TOPTWIN a contracté une assurance couvrant sa responsabilité civile, conformément aux articles R331-30 et suivant du code du sport.

ARTICLE 13 : CLASSEMENT

Le classement ne sera définitif qu'après homologation par la FFM.

ARTICLE 14 : OFFICIELS

Chaque manifestation sera disputée sous la direction des officiels de la FFM.

ARTICLE 15 : RÉCLAMATIONS

Toute réclamation doit être présentée par écrit par le concurrent et être accompagnée d'une somme de 75 € Celle ci, ne sera remboursée que si le bien-fondé de la réclamation est reconnu. Elle devra être remise au directeur de course dans les 30 minutes suivant l'affichage des résultats. En outre, pour toute réclamation nécessitant le démontage d'un moteur, il sera demandé une caution de 200 € Cette somme sera remboursée si la machine s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage, si la conformité est reconnue. Si une expertise plus approfondie est nécessaire, les démontages des moteurs pourront être effectués chez un représentant de la marque ou chez l'importateur.

DEUXIÈME PARTIE : TECHNIQUE GÉNÉRALE

ARTICLE 16 :

Sont admises pour 2010, toutes les machines bicylindres 4 temps de 550 ccm3 minimum, commercialisées ou non.

L'usage du carbone ou du carbone composite est libre ainsi que certains types de jantes carbonées homologuées.

SEULS SONT AUTORISÉES LES JANTES DE DIMENSION EN 17.

L'emploi du magnésium et/ou du titane est interdit pour le cadre.

Le carburant devra être du type sans plomb, conformément à la réglementation FIM.

Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de l'organisateur si elles se révèlent négative. Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondants. Dans tous les cas, la contre-expertise est au frais des concurrents.

ARTICLE 17 :

Les reniflards des réservoirs d'essence, d'eau, d'huile, ainsi que les carters moteurs et boîte, devront tous aboutir dans plusieurs récupérateurs, (séparation de l'huile et de l'essence) d'une capacité minimale d'un litre pour le récupérateur d'huile et de 0,5 litre pour les autres. Ils seront fixés correctement. Les machines équipées d'un recyclage automatique conserveront ce système.

ATTENTION : Un récupérateur doit être fixé sous la moto. Sa contenance doit être égale à 50 % du volume total d'huile et de liquide de refroidissement de la machine. Il devra comporter deux trous de 25 mm de diamètre. Ces deux trous doivent être obstrués lorsque la piste est sèche et ouverts uniquement lorsque la piste est mouillée. Ruban adhésif interdit

Tous les bouchons, trappes de vidange, filtre à huile extérieur, ainsi que les raccords des circuits de lubrification, de refroidissement et d'assistance hydraulique devront être obligatoirement arrêtés au moyen d'un fil de fer de sécurité.

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 carter enveloppant en matériau composite, type carbone ou kevlar. .

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

Les éléments constituant les systèmes de freinage (sous réserve de sécurité maximum) seront libres.

Tous les réservoirs d'essence en matériau composite, d'origine ou non, devront être munis de mousse de rétention. Pour l'endurance les vannes « zenith » sont interdites.

Un protège chaîne doit être installé au niveau de la couronne arrière.

Les machines devront être présentées aux contrôles techniques avec la partie inférieure du carénage déposée, et avec une béquille permettant la tenue de la moto.

ARTICLE 18 :

Les seuls agents de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau pure ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

ARTICLE 19 :

Le bruit est limité à 102 décibels SANS TOLERANCE. À l'issue de la course. En cas de dépassement, la machine incriminée se verra refuser la participation à l'épreuve ou le déclassement sans le remboursement à l'épreuve. Le contrôle sera fait à une vitesse moyenne du piston de 11 mètres par seconde.

Afin de faciliter ces contrôles, les cotes d'alésage et de course seront marquées sur le carter moteur droit. Les contrôles sonomètre pourront être faits à tout moment.

ARTICLE 20 :

Dès la première séance du vendredi matin seuls sont autorisés les pneumatiques de marque PIRELLI. Pneus pluie AV. AR. Slick AV : 17/120 SLIK AR : 17/190 TYPE DE GOMME SC1/SC2 tout autre type de gomme et interdit sous peine d'exclusion de l'épreuve.

TYPE SUPERSPORT : diablo supercorsa AV : 120/17 SC2 –ET- AR : 180/17 type de gomme SC1 OU SC3.

LES PNEUS DE QUALIFICATION SONT INTERDITS sous peine d'exclusion pure et simple de l'épreuve sans remboursement de celle-ci.

ARTICLE 21 :

Seront retirés obligatoirement : les béquilles, clignotants, rétroviseurs, repose-pied passager, plaque d'immatriculation, feux avant et arrière.

Les extrémités du guidon devront être bouchées et arrondies. Un coupe-circuit doit être visible, accessible, et en bon état de marche au niveau des commandes manuelles. Toutes les parties saillantes devront être protégées. Le rayon de braquage devra être de 15 degrés minimum par rapport à l'axe de la machine. Le réservoir d'essence devra être fixé à l'aide de matériaux "solides et indéformables" (boulon, attache rapide). Le tube de sortie des embouts de pots sera horizontal, garni d'un liseré et ne dépassera pas le pneu arrière.

ARTICLE 22 :

Les commandes reculées sont admises.

Lorsque les repose-pied ne sont pas repliables, ils doivent obligatoirement comporter un embout fabriqué dans un matériau de type Téflon, Nylon ou équivalent, ils devront avoir une longueur de 65 mm minimum et un rayon minimal de 8 mm. Téflon également pour les fixations de béquille arrière

La présence d'un carénage ou tête de fourche est obligatoire.

Le garde-boue avant est obligatoire dans le cas où le carénage ne serait pas intégral. Les pignons de sortie de boîte, poulies et autres éléments en mouvement devront être protégés par un carter ou une autre protection. Une protection solide, en "aile de requin", doit être installée sous le bras oscillant, près de l'axe de roue arrière pour cacher l'entre dents de la couronne et de la chaîne. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

ARTICLE 23 :

Toute modification qui n'est pas interdite par le présent règlement est autorisée à la condition expresse que les normes de sécurité soient respectées.

Les responsables du Challenge TOPTWIN 2010, en accord avec les commissaires techniques et sportifs de la FFM, se réservent le droit de refuser toute machine qu'ils estiment non conforme aux susdites règles de sécurité ou à l'esprit du Challenge ainsi que toute candidature possédant un caractère spécial ou particulier.

Avant d'entreprendre n'importe quelle transformation hasardeuse, renseignez-vous auprès du responsable technique du Challenge :

Thierry Capela Tel – 06 20 61 96 19

TROISIÈME PARTIE : APPLICATION DU RÈGLEMENT

ARTICLE 24 : APPLICATION DU RÈGLEMENT

Tous les cas non prévus au règlement seront tranchés par la Commission des Courses sur Route, conformément au code sportif national et à ses annexes. Toute infraction au présent règlement et aux règlements édictés par la FFM pourra être sanctionnée, en application du code de discipline et d'arbitrage.

ARTICLE 25 : PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

En cas de contestation concernant l'interprétation d'un texte ou s'il existe une différence entre le présent règlement et un règlement édicté par la F.F.M, le texte fédéral prévaudra. Pour tous les cas non prévus dans le présent règlement, il conviendra de faire référence aux différents règlements fédéraux (Code Sportif, Règlement général C.C.R, Code Disciplinaire).

En dernier ressort la décision du jury de la manifestation s'imposera.

ARTICLE 26 : CLASSEMENTS, PRIX ET CHALLENGES

**Les trois premiers du classement final au cumul des deux manches de course
Se verront attribué une dotation pneumatique par notre partenaire PIRELLI.**

1^{er} 1 train de pneus

2^{em} 1 arrière

3^{em} 1 avant

26.2. CHALLENGE SUR CHAQUE ÉPREUVE

Des lots de partenaires devraient être attribués pendant la saison (à définir).

27 CALENDRIER DES EPREUVES

LEDENON 03/04/ AVRIL	SBK
NOGARO 24/25/ AVRIL	SBK
LE VIGEANT 15/16/ MAI	SBK
LEDENON 12/13/JUIN	SBK
MAGNY/COURS 17/18/ JUILLET	SBK
LE MANS 04/05/SEPTEMBRE	SBK
ALBI 25/26/ SEPTEMBRE	SBK

ARTICLE 28 : LE KIT DE STIKER PARTENAIRE EST OBLIGATOIRE

Tout pilote non en conformité avec ce règlement se verra dans l'interdiction de prendre le départ des courses. Il ne pourra également demander le remboursement de ses droits d'engagement.

ARTICLE 29 : PUBLICITÉ ET TENUE DES PILOTES

Chaque pilote devra posséder une tenue de coureur conforme à la réglementation F.F.M. Les combinaisons, bottes, gants et casque seront de marque libre et la combinaison portera OBLIGATOIREMENT les publicités des partenaires du challenge aux endroits indiqués

Le port d'une protection dorsale rigide est obligatoire, celle-ci est intégrée dans la combinaison. Lors de la mise en pré grille, si le pilote ne porte pas un équipement homologué, il se verra refuser l'accès à la piste.

ARTICLE 30 : MATERIELS SUR LES CIRCUITS

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 31. PROTECTION CHAÎNE

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

Réalisation de la protection de chaîne

