

Règlement 2023

COUPE DE FRANCE PROMO SIDE CAR



Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

Article 1 - Définition

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2023 : les Coupes de France Side-Car Promosport **avec le support de France Side Car Compétition**.

Pour tenir compte de l'évolution des jeunes nouveaux et de la demande utilisateurs exprimée en 2022, la Coupe de France Promosport 2023 regroupera les Promosport et les RSCM Open (configuration 2022).

Un équipage vainqueur est désigné dans les 2 classes suivantes :

*Scratch

*Promo 2 : "moteurs jusqu'à 600 cc", châssis court.

Voir définitions détaillées des machines dans l'Art. 17.

A l'issue des trois courses, un trophée sera remis par FSCC aux vainqueurs de la catégorie Promo 2 à carburateur (anciennement RSCM Open 2).

Les concurrents s'engagent à participer aux opérations de remerciements et/ou aux opérations médiatiques requises par la FFM ou France Side Car Compétition, et ce même au détriment de leurs propres partenaires.

Article 2 – Épreuves

Les points permettant d'établir les classements des Coupes de France Promosport peuvent être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses Clubs qui se déroulent aux dates suivantes :

31 mars au 2 avril	ALES	MC MOTORS EVENTS
5 au 7 mai	CAROLE	MC MOTORS EVENTS
9 au 11 juin	PAU ARNOS	MC PAU ARNOS
7 au 9 juillet	LEDENON	MC LEDENON
4 au 6 août	MAGNY COURS	MC NEVERS ET DE LA NIEVRE
1 ^{er} au 3 septembre	NOGARO	ASM ARMAGNAC BIGORRE

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

Article 3 – Concurrents

3.1 - Conditions d'accès

- Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés et 15 ans pour les passagers.

Ne peuvent participer aux épreuves des Coupes de France Promosport :

- Les pilotes ayant une Licence inter (mondial : 2019 – 2020 – 2021).
- Les pilotes ayant terminé dans les 5 premiers **scratch pour les** catégories FSBK : F1 et F600 (2018- 2019 – 2020 – 2021-2022) ou équivalent à l'étranger.

NB : une dérogation pourra être accordée, toutefois sans attribution des points donnant accès au titre :

- Si la grille n'est pas pleine un mois avant la manifestation, sur demande écrite à la CNV (adresse courriel FFM en bas de page)

- Si la machine a un châssis de plus de quinze ans et un moteur stock et à Carburateur d'origine (année modèle < 31/12/2000)

Ne marquent pas de points pour le titre de la Coupe de France Promosport :

Quel que soit le passager, les pilotes ayant terminé dans les 3 premiers de la catégorie FSBK F2 sur les années N-1 à N-3

Les pilotes qui décident de ne pas être classés lors de l'inscription

- Les vainqueurs PROMOSPORT 2 ans de suite, sauf s'ils passent en F600
- Les pilotes ayant reçu dérogation.

NB 1 : Ces pilotes qui ne marquent pas de points peuvent être engagés sur les courses PROMOSPORT comme "invités" (GU sur les feuilles de temps) mais ils ne sont pas prioritaires à l'inscription (voir § 4.3) et doivent formellement accepter de respecter les coureurs jouant le titre : Pendant les courses, ils ne doivent prendre aucun risque pouvant perturber la coupe.

NB 2 : Les 3 premiers équipages, passant le drapeau à damier, classés ou non pour le titre de la Coupe de France, sont appelés à monter sur le podium.

Si un équipage a un comportement mettant en cause la sécurité sur piste ou la crédibilité de la coupe, une procédure d'exclusion pourrait être engagée.

3.2 - Licences autorisées

Les équipages de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence compétition délivrée par la FFM :

- Licence valable pour l'année en cours (NCO, LUE, VIX ou pour les passagers NCP, LUP, IPS)
- Licence 1 manifestation (LJA2 + Pass Circuit ou Pass Eco, pour le jeudi et vendredi).

Article 4 – Engagements

4.1 - Engagement sur FFM Engage Sport

L'inscription est à prendre sur le site : <https://ffm.engage-sports.com/> - Championnat de France - Promosport Side-Car.

Si besoin, une aide d'utilisation est à disposition en haut de la page : <https://www.france-side-car-competition.com/saison2023>

Le tarif des engagements est de 350€ incluant trois essais le vendredi (2 fois 15 minutes et 1 fois 20 minutes). Les engagements sont accessibles à compter du 6 décembre 2022 à 9h00 pour les participants s'inscrivant pour l'ensemble du championnat et le 13 Décembre à 9h00 pour les inscriptions de moins de 6 épreuves.

Les engagements sont confirmés par courriel, 30 jours avant la manifestation.

Les frais d'inscription de la 1^{ère} course sont débités à l'inscription.

Pour les courses suivantes, les frais d'inscription sont débités environ 30 jours avant la manifestation.

NB 1 : Pour les inscriptions commandées en plusieurs fois, la 1^{ère} course de chaque commande est débitée à chaque inscription.

NB 2 : Seules les cartes bancaires sont acceptées comme moyen de paiement dans Engage Sport

Pour cela, la date de validité de votre carte bancaire doit être postérieure à la date de la dernière course.

NB 3 : Le responsable du PROMOSPORT à la FFM (voir bas de page) est à contacter par courriel pour :

- les inscriptions tardives (moins de 15 jours avant la manifestation)
- les changements de passager
- les changements de catégorie
- les changements de Numéro avant la 1^{ère} course.
- les désistements.

4.2 - Numéros de course

Les numéros de course sont gérés par Engage Sport.

Les Numéros sont initialisés en début d'année pour les équipages connus en course fin 2022

NB : Les numéros sont cogérés avec France Side Car Compétition.

Les Numéros sont utilisables sur les championnats PROMOSPORT & FSBK

4.3 - Priorité d'accès aux courses

Les priorités d'accès aux courses sont arrêtées le 18 janvier 2023.

Selon les critères de priorité et dans la limite du nombre autorisé en course, les équipages passent alors du statut "inscrit" au statut "engagé".

Les critères sont les suivants : nombre d'inscription aux courses et date initiale d'inscription.

Les critères sont d'abord appliqués sur les équipages classés (voir Art. 3.1) puis sur les équipages acceptés à s'inscrire en "invités" (GU).

L'état des inscriptions et engagements sera alors rendu visible et régulièrement mise à jour (Engage Sport et <https://www.france-side-car-competition.com/saison> 2023).

NB En cas d'ex-æquo, le nombre de points au classement de l'année précédente fixe les priorités.

Après le 18 janvier : seule la date d'arrivée des inscriptions fixe les priorités.

Les derniers équipages inscrits, impliquant un nombre de side-cars supérieur à la capacité maximale en course (capacité maximale définie dans l'homologation du circuit), sont informés de leur position sur la liste d'attente et, s'ils le souhaitent, notés comme surnuméraires.

4.4 - En cas de paiement revenu impayé

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

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de ses frais d'engagements en totalité.

Attention, un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

4.5 - Forfaits

L'équipage qui ne participe pas à une manifestation à laquelle il est engagé, prévient et justifie **son forfait par courriel exclusivement à la FFM** (voir bas de page)

Conditions de désistement :

1. Plus de 30 jours avant la manifestation : retenue de 50 euros.

2. Entre 9 et 30 jours avant la manifestation : Retenue de 100 euros sur justification (certificat médical, problème familial, casse sur roulage ou course dans les 30 jours précédant la manifestation).

Sans justificatif, 100% du montant de l'inscription est retenu.

3. 8 jours avant la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés, ni reportés quelle qu'en soit la raison.

NB : La date de prise en compte est celle du courriel envoyé à la FFM (adresse à la fin du règlement).

4.6 – Documentation

La documentation spécifique side-car est accessible sur le site web : <https://www.france-side-car-competition.com/>

- Pour s'engager : Onglet "saison2023", en haut de la page : "Guide Engage Sport".

- Pour le choix des licences : Onglet "Club" en haut de page rubrique Moto club

- Pour les guides d'initiation : Onglet "Club" en bas de page

Initiation singes

Maitrisons l'huile

Contrôle Technique

Briefing débutant

Commissaire de piste... pour connaître les conseils donnés aux commissaires qui vous dépanneront.

Article 5 – Déroulement des épreuves

Chaque épreuve est programmée pour avoir 3 essais libres le vendredi et 1 séance d'essais chrono et 3 courses sur le week-end.

5.1 – Vérifications administratives et techniques

Les vérifications des licences sont faites en amont, les consignes (heure de briefing, essais libres...) sont envoyées par mail Elles figurent avec les mises à jour sur Engage Sport.

NB : Les horaires détaillés de chaque manifestation sont établis sur place à la clôture des vérifications en fonction du nombre de séries solos déterminé par le nombre de présents. Ils sont portés dès que possible à la connaissance des concurrents et soumis à l'accord du directeur de course.

Le contrôleur technique lors de son contrôle vérifie la présence des équipages. Il s'assure que le passager inscrit est le passager présent. En cas de changement, le contrôleur vérifie la validité de sa licence. Le nouvel inscrit se présente au briefing avec sa licence.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité.

La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Chaque équipage soumet au contrôle sa ou ses machines ainsi que les équipements complets. Il est remis à chaque pilote, lors de sa première participation, un passeport technique, sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.

NB : Le « mulet » éventuel doit être de la même catégorie que la machine principale.

Le Side-car est présenté avec le carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte.

NB 1 : Le contrôleur technique se réserve le droit de vérifier la tenue des carènes montées, soit sur demande lors de la vérification technique, soit en pré-grille.

NB 2 : Le Side-car doit être contrôlé de nouveau dans le cas d'une chute d'un accrochage ou casse moteur (essais libres, essais Chronométrés ou course)

L'équipage présentera des équipements conformes aux règles suivantes :

- Combinaisons de cuir **1 pièce**
- Casque intégral obligatoire Normes ISO ECE 22/05 ou ECE 22/06 ou FIM de moins de 5 ans.
Les casques à la norme ECE 22/05 seront au moins admis jusqu'à fin 2023.
- Protection dorsale, rigide et conforme à la norme EN 1621-2
- Gants entièrement en cuir en bon état
- Bottes (malléoles protégées) en cuir ou en matériaux synthétiques (homologuées)

NB : Sauf pour les pilotes dans des carènes de type châssis "long", les protections pectorales sont recommandées (EN 14021 ou 1621-3)

NB : Lors d'une manifestation, le départ est refusé aux sides présentant des risques pour la sécurité ou présentant de façon répétitive des corrections non appliquées.

5.2 - Essais chronométrés

Des essais chronométrés d'une durée de 20 minutes déterminent la place sur la grille de départ des courses. Les pilotes doivent 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 et de permettre le contrôle des transpondeurs et la vérification technique "en ordre de marche".

Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) est présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte, il n'est pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

Les essais chronométrés sont obligatoires pour prendre le départ des courses.

Il faut avoir fait au minimum 3 tours pour enregistrer un tour chronométré.

NB 1 : Le Jury peut, sur accord du Directeur de Course, et à la vue du palmarès du pilote, faire rouler un équipage n'ayant pas fait les essais chronos. En course, sauf décision spécifique du Directeur de Course, cet équipage partira de la dernière ligne.

NB 2 : La règle des 120% du temps des 3 premiers sidecars ne s'applique pas à la Coupe de France Promosport.

Les résultats des essais chronos servent pour établir la grille des 3 courses

Chaque équipage recevra un transpondeur.

Le transpondeur doit être placé à l'avant du side, en position verticale, au maximum à l'arrière de l'axe de la roue avant. Le support de transpondeur est obligatoire.

En cas de perte ou de casse du transpondeur, celui-ci sera facturé par la société de chronométrage (souvent entre 300 et 700 euros).

5.3- Remplacement de passager

Les demandes de changement de passager, dûment motivées, sont présentées au jury par le représentant FSCC de la manifestation.

Le jury soumettra la demande au directeur de course pour accord. Si le **remplacement** d'un passager est **prévu, les deux passagers feront des essais de qualification** munis chacun de son transpondeur. Les essais avec chaque passager doivent être enregistrés par la direction de course.

*NB : Le **drapeau noir** d'exclusion de course est présenté aux équipages "au départ" avec un **passager non inscrit**. L'équipage passe alors en jury avec le risque de se voir disqualifié pour la course, voire exclu de la coupe).*

5.4 - Courses

Sur chaque circuit, il est prévu trois courses. La première et la dernière seront de 25' environ, la deuxième, course Sprint, aura un nombre de tour égal à 50% du nombre de tour des courses longues.

La procédure de départ pour toutes les courses et en cas d'arrêt de course est la procédure simplifiée :

- Mise en pré-grille,
- Tour de formation,
- Mise en grille (départ au drapeau vert agité),
- Tour de chauffe
- Mise en grille
- Départ à l'extinction des feux rouges ou drapeau tricolore

Voir l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

*Pour les side-cars, la grille utilisée est généralement la grille **AUTOMOBILE** (deux par deux sur chaque ligne)*

Sauf dans le cas où les 2/3 de la course sont effectués, un nouveau départ est donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclare les conditions de piste DRY ou WET.

La nouvelle procédure de départ est : ouverture de la voie des stands pendant 60 secondes puis la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse. La grille de départ est celle du classement en essai chrono.

Article 6 - Arrêt de course / Nouveau départ

Tels que définis à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les machines peuvent être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il n'est pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se met à pleuvoir lors d'une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle n'est pas systématiquement arrêtée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit l'être, quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ n'est redonné. Si 50 % au minimum et moins des 2/3 de la distance de la course a été couvert sur le tour où est effectué le classement, la moitié des points est attribuée.

NB : en course Sprint, la totalité des points prévus à l'article 9 est attribué.

Suite à interruption de la course sur drapeau rouge, sont classés les équipages ayant regagné par ses propres moyens la pit lane dans les 5mn suivant la présentation du drapeau rouge.

Processus d'amélioration :

Tout arrêt de course avant le drapeau à damier est soumis à une vérification Technique avant de quitter l'enceinte de la piste.

- Drapeau rouge à moins de 3 tours : voir Art. 6.1

- Drapeau rouge à plus de 3 tours : les machines sur la ligne médiane de la PIT LANE sont considérées en parc fermé sous surveillance des OCT disponibles.

Les équipages et accompagnants sont le long des murets, aucune intervention même minime n'est autorisée sur les machines sans l'accord du contrôleur technique.

- Sortie individuelle : en autonome ou en remorquage, le side doit impérativement passer au contrôle technique avant de quitter l'enceinte de la piste.

Celui qui se soustrait au parc fermé ou au contrôle sera déclassé.

Article 7 – Départ anticipé

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

Article 8 – Echelle des sanctions

Les sanctions suivantes peuvent être appliquées en cas de non-observation de la réglementation fédérale et notamment de la réglementation technique des Promosport par le jury ou les instances disciplinaires fédérales:

- avertissement,
- sanction pécuniaire,
- pénalité de temps et de points,
- déclassement de l'épreuve,
- suspension pour une ou plusieurs épreuves
- éviction des Coupes de France PROMOSPORT (sanction décidée par le T.N.D.A.).

Article 9 – Podiums, points

Pour être classé, il faut avoir effectué 75% de la course et avoir passé la ligne d'arrivée au maximum 3 minutes après le vainqueur. En cas d'interruption course voir § 6.

Sur décision du directeur de course, les sidecars pourront être mis en parc fermé à l'issue de la course (durée de 30 minutes maximum) pour un contrôle technique éventuel.

Pour le classement de la coupe, les quinze premiers classés marquent des points dans chaque course longue selon le barème suivant :

25 – 20 – 16 – 13 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

Pour les courses Sprint, les points attribués aux 9 premiers sont :

12 – 9 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

Tous les points sont attribués aux équipages classés au championnat.

Pour des raisons environnementales, les résultats ne sont plus diffusés en version papier. Ils sont disponibles sur le site <http://www.cdfpromosport.fr/> immédiatement après les différentes séances d'essais ou course. Une version papier est consultable au panneau d'affichage officiel et sur dans le paddock side-car sur le panneau d'affichage FSCC.

A l'issue de chaque course un podium Promo 2 et un podium Scratch sont organisés, les coupes sont alors remises aux trois premiers équipages.

France Side Car Compétition attribuera le Trophée Promo 2 Carbu.

Le podium correspondant aura lieu à la fin de la dernière course.

Les places sont calculées sur le cumul tour / temps des participants classés sur toutes les courses du week-end.

Article 10 – Classement finale des Coupes de France Promosport

Les classements des Coupes de France Promosport sont établis dans chaque classe, sur les résultats obtenus sur l'ensemble des courses organisées.

Les ex aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils ont le même classement.

Les "invités" (GU) voir § 3.1 ne marqueront pas de point pour la Coupe de France.

Dans le cas d'un changement de passager au cours de la saison, c'est le passager ayant marqué le plus de points qui apparaît au classement consolidé du Championnat.

Pour les équipages arrivés 1er de chaque classe (Scratch et F2) il est offert une prime FFM de 900 euros.

Après la course de Nogaro 2023, les deux premiers F2 du classement au Championnat, bénéficient pour la Finale FSBK au Paul Ricard, d'un tarif préférentiel de 190 euros sous réserve de places disponibles.

Article 11 – Réclamation

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

Le demandeur, pour déposer sa réclamation, peut se faire accompagner du représentant de France Side Car Compétition au jury.

Article 12 – Application du règlement

Tous les cas non prévus au présent Règlement sont tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses Annexes.

Article 13 - Officiels

Le directeur de course, le directeur de course adjoint, le directeur de course stagiaire, les commissaires techniques et les chronométreurs sont désignés par la FFM.

Les commissaires sportifs (deux au minimum) sont désignés par l'organisateur.

Le directeur de course, son adjoint, le directeur de course stagiaire et les commissaires sportifs doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.

La commission désigne pour chaque épreuve un délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le président du jury, si celui-ci est absent, le club doit désigner un troisième commissaire sportif et nommer le président du jury suppléant.

Deux aides commissaires techniques, nommés par le club, doivent impérativement être présents durant toutes les vérifications techniques. Ceux-ci doivent être titulaires de la licence de commissaire technique.

NB : En accord avec la FFM, France Side Car Compétition désigne pour ce qui concerne les side-cars, le représentant au jury et le contrôleur technique.

Article 14 – Responsabilités

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel 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 ou des représentants de France Side Car Compétition en cas de vol ou de dégradation.

Les concurrents sont responsables de leurs accompagnateurs et les chiens seront attachés pendant toute la manifestation.

Article 15 – Laissez-passer

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

Toute fraude entraîne 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 16 – Circulation dans le parc coureurs

Pour raison de sécurité, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, il est recommandé aux pilotes et passagers de porter un casque, ils ne doivent également pas émettre un bruit supérieur à 90 dB. La pratique du "deux roues", vélo et tout engin motorisé, par des enfants de moins de 10 ans est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

Article 17 – Définition des side-car Promosport

Les side-cars promo sont des sortie "arrière / kneeler", répartis en deux catégories :

PROMO 2 Châssis courts, Moteur "jusqu'à 600cc" :

- plus de 401 à 600cc 4 Temps, 4 cylindre maximum
- plus de 401 à 675cc 4 Temps, 3 cylindre maximum
- plus de 401 à 750cc 4 Temps 2 cylindres maximum

PROMO 1 : "supérieur à 600cc et inférieur à 1000cc" et tous châssis longs.

(Les machines à carburateur seront autorisées jusqu'à 1300cc).

NB : Les "carbus" ont des moteurs à carbu d'origine : moteur "année modèle < 31/12/2000"

Article 18 – Règles techniques

Extrait des "règles générales pour les épreuves de vitesse".

Les spécificités Side-car Promosport sont notées dans le texte : spécifications complémentaires pour les side-cars.

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants.

Article 1 – Cylindrée

La cylindrée maximum est de 1000cc pour les moteurs 2T et 4T.

Promosport side-car : les side-cars ex RSCM Open à carburateur sont acceptés jusqu'à 1300cc.

Article 2 – Guidon - Fourche

Les guidons en aluminium ou alliage soudés sont interdits.

La largeur du guidon doit être de 450mm au minimum, avec un angle de braquage minimum de 20° de chaque côté de l'axe.

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Des butées rigides, autre que des amortisseurs de direction, doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 20mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Les fixations d'amortisseur, d'axes de roue et le bras oscillant des fourches Earles doivent être freinés.

Article 3 – Freins

Commandes hydrauliques

Les side-cars doivent être munis du système de frein suivant : un système principal avec au moins deux circuits indépendants l'un de l'autre. Un des circuits doit agir sur au moins deux des trois roues.

Les vis de fixation des étriers de frein devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. Lors des vérifications techniques le contrôleur doit pouvoir accéder facilement au système de frein (maître-cylindre, biellettes de commandes, etc.)

Un frein peut être monté sur la roue du side. Il doit être couplé avec un frein agissant sur l'une des roues du motorcycle.

Article 4 – Système d'échappement

Les tuyaux d'échappement doivent être conformes aux normes existantes concernant le contrôle du bruit.

Le tuyau doit expulser les gaz horizontalement et vers l'arrière, à un angle maxi de 30° par rapport à l'axe de la machine, et son extrémité doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30 mm.

Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du side-car, ni l'aplomb arrière du plateau du Side-Car.

Les extrémités des pots d'échappement doivent être disposées de telle façon qu'il soit impossible au cas où deux véhicules se heurtent de s'accrocher.

Article 5 – Protection

Si la transmission primaire est exposée, elle doit être munie d'un garde chaîne comme mesure de sécurité. Ce garde chaîne doit être conçu de telle façon qu'en aucun cas le pilote ou le passager n'entre en contact accidentellement avec la chaîne ou les pignons. Il doit être conçu pour éviter que le pilote ne se blesse les doigts.

Un garde chaîne est exigé si la transmission secondaire n'est pas protégée par le carénage.

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le pilote et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du pilote ou ses vêtements soient en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huiles et de carburant.

Sur les side-cars "sortie arrière", les roues doivent être protégées afin d'en éviter le contact.

- La roue du panier doit être totalement recouverte à hauteur de la plateforme. Un aménagement est possible pour contrôler la pression de la roue.

- La roue motrice doit être recouverte à hauteur de la plateforme du côté panier.

- La roue motrice, sur les châssis courts, doit être protégée à l'arrière et à l'opposé du panier jusqu'au niveau de l'axe de roue arrière. Des aménagements sont possibles pour évacuer la chaleur des freins.

Les fixations ainsi que la tenue et rigidité des carénages sont vérifiées lors du contrôle technique. Le contrôleur peut les vérifier jusqu'en pré-grille.

La carène F2 et Classic (introduction verticalement ou horizontale) doit obligatoirement être arrêtée par goupille.

Le fond plat doit être fixé : attention que le trou dans le poly ne se fragilise pas.

Article 6 – Coupe-circuit - Démarreur

Il doit être installé un coupe-circuit relié au pilote, actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi de 1 m.

De plus, un coupe-circuit pour le passager, identique à celui du pilote, est obligatoire en course de côte.

Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Le démarreur est obligatoire : la machine doit être équipée d'un démarreur électrique et doit à tout moment, être capable de repartir sans aide auxiliaire.

Une dérogation peut être accordée uniquement à certains side-cars « CLASSIC » ou side-cars anciens (<2000).

Pour jouer son rôle en cas d'urgence, le bouton de mise en marche du démarreur doit préférentiellement être directement accessible sans que les mains du pilote quittent le guidon.

Article 7 – Récupérateur

1) La capacité minimale d'un bocal récupérateur pour la boîte de vitesses, le réservoir d'essence et le radiateur de refroidissement d'eau est de 250cc. Pour les moteurs 4 Temps, démunis d'un système de recyclage permanent, le récupérateur doit avoir une capacité de 1000cc.

2) Un bac récupérateur doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100 mm supérieurs aux bords extérieurs du carter moteur. Un retour (déflecteur) à l'avant du moteur doit avoir une hauteur minimale de 150 mm.

Ce bac d'une capacité de 5 litres minimum doit être totalement étanche.

De la mousse de rétention dans le fond du bac est obligatoire.

Le passage de chaîne, s'il nécessite de réduire la hauteur du bac ou fond plat, doit être protégé par un système à balais ou à mousse afin de conserver l'étanchéité maximum du bac.

Article 8 – Pneus

Pour une sécurité optimale pour les pneus autres que les slicks la profondeur du profil d'un pneu avant la course doit être d'au moins 2,5mm. .../...

Article 9 – Garde au sol

La garde au sol mesurée sur toute la longueur et largeur du véhicule prêt pour la course, complètement chargé coureur, passager et carburant ne doit pas être inférieure à 62mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite.

Article 10 – Feu de brouillard

Le feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre la moto et le side (plateau) à 30 cm du sol.

Le feu doit être visible quel que soit le déplacement du passager. Ce feu doit être à leds non clignotant et comporter au moins 9 leds. L'alimentation est à fil ou à pile.

Article 11 – Anneau de remorquage

La présence d'un anneau de remorquage permettant de faciliter le dégagement du side-car d'un bac à graviers par les Commissaires est obligatoire. Sa présence est matérialisée par un point de couleur rouge, rond de 10 cm.

Article 12 – Numéros

Les numéros doivent être conformes aux championnats dans lequel court le side-car. A l'avant, ils doivent être au centre sur le nez de la carène.

Promosport side-cars : les Numéros sont très visibles : Numéro Noir ou Blanc sur fond uni qui peut être la couleur du carénage.

Article 13 - Bouchon de vidange et circuit 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 vitesse ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.

Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

- Les manomètres mécaniques sont au tableau de bord et monté sur amortisseur de vibrations (joint torique ou silent bloc adapté).

Article 14 - Niveau sonore

L'équipage s'engage à respecter le niveau sonore de 102 dB/A maxi mesuré selon la Méthode dite FIM

Un contrôle est fait à toutes les manifestations.

La présence d'un compte tour est obligatoire sur le side-car pour garantir la justesse de la mesure.

En cas de non-respect des 102 dB/A à l'issue des essais chrono, l'équipage concerné, après remise en conformité, doit effectuer un passage par la voie des stands, en cas de non-conformité constatée pendant la course, il est stoppé par la Direction de Course.

Attention, pour les essais du vendredi, la limite peut être abaissée selon les clauses de l'homologation du circuit.

Ces exceptions sont signalées lors de la confirmation d'inscription.

2024 : Bien prendre en note que la norme de bruit sera 95dB/A.

Contacts

FFM - 01 49 23 77 25 - ABOULLY@ffmoto.com

Information sur le site : <https://www.france-side-car-competition.com/>