

RÈGLEMENT PROTWIN 2005

PREMIÈRE PARTIE : PROTOCOLE **sont soulignés**

Les changements 2005

ARTICLE 1 DÉFINITION

Il est créé pour 2005 un challenge nommé PROTWIN 2005 réservé aux possesseurs de machines répondant aux spécifications des articles ci-dessous. Ce challenge comprendra **8** épreuves sur 7 déplacements, sous réserve d'acceptation de la FFM.

Les épreuves sont organisées par PROTWIN, sous l'égide de la FFM.

ARTICLE 2 PARTICIPANT

Pourront disputer les épreuves PROTWIN, tous 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 premières années de licence sont autorisées.

ARTICLE 3 ORGANISATION GÉNÉRALE

DANS LE CADRE DES COURSES OPEN

ESSAIS QUALIFICATIFS : les qualifications se dérouleront au temps et ne comporteront pas de repêchage. **Le temps de tous les qualifiés devra être inférieur ou égal à 115 % de la moyenne du meilleur temps des 3 premiers.**

Il sera prévu deux séances d'essais chronométrés de 25 mn minimum chacune. Les coureurs pourront être admis à tout moment sur la piste pendant le temps prévu pour ces essais. Le meilleur temps au tour sera seul retenu pour les qualifications et le placement sur la grille de départ.

Selon la place que l'organisateur nous propose, deux séries de deux séances d'essais chacune pourront avoir lieu suivant le nombre de pilotes engagés à l'épreuve. La répartition des pilotes dans ces séries se fera par tirage au sort pour la première course. Chaque série devant être composée du même nombre de coureurs à l'unité près. À partir de la deuxième course, les séries seront réparties en fonction du classement provisoire en panachant les places dans chacune d'elles, le premier du classement provisoire sera dans la première série, le deuxième dans la deuxième, le troisième dans la première et ainsi de suite. Les autres seront tirés au sort. L'organisation se réserve le droit de décider de l'ordre des séries.

Challenge **PROTWIN**

Site Web TwinManiak By *Esprit-Racing*

COURSE : A l'issue des essais, la grille de départ sera établie en tenant compte du meilleur temps réalisé par les pilotes sur l'ensemble des séances d'essais chronométrés à condition que l'écart entre la moyenne des cinq meilleurs temps réalisés dans la série la moins rapide soit inférieur à 1,7%, pour les circuits de plus de 2,5 km et à 2,2% sur les circuits de moins de 2,5 km, de la moyenne des cinq premiers de la série la plus rapide.

Dans le cas contraire, la grille de départ sera établie en panachant les places dans chacune des séries, le premier de la série la plus rapide se voyant attribuer la pole position, le premier de la série la moins rapide se voyant attribuer la deuxième place, le deuxième de la série la plus rapide se voyant attribuer la troisième place, le deuxième de la série la moins rapide se voyant attribuer la quatrième place, etc..

Cependant, si les positions de départ d'un des groupes ne peuvent être attribuées conformément aux critères de qualification (le nombre de coureurs exigés n'ayant pas rempli ces conditions), ces positions seront attribuées aux coureurs des autres groupes.

Ce système est dorénavant applicable pour tous les Championnats, Coupes de Marques ou Coupes Associatives.

Chaque course se disputera sur une distance égale à 45 km plus ou moins un tour. Pour les épreuves se déroulant sur des circuits inférieurs à 2,5 km, la distance minimum à parcourir devra être de 40 km plus ou moins un tour.

DANS LE CADRE DES COURSES PROMOSPORT

ESSAIS QUALIFICATIFS : règlement identique à celui des courses en Open.

COURSE : règlement identique à celui des courses en Open.

DANS LE CADRE DES COURSES ORGANISÉES PAR D'AUTRES ORGANISATIONS

ESSAIS QUALIFICATIFS : règlement identique à celui des courses en Open.

COURSE : règlement identique à celui des courses en Open.

CLASSEMENT

Le challenge PROTWIN 2005 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 moins une épreuve, (classement X-1).** 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 PROTWIN 2005 donnera lieu également à un **classement interne «Twinlight»** réservé aux machines munies de **deux soupapes au plus par cylindre sans limitation de cylindrée ou de plus de deux soupapes par cylindre limité à 750 cm³ (sauf les distributions desmodromiques qui seront limité à 740 cm³), dans la mesure où le nombre de participants sera au moins de 10.**

Challenge **PROTWIN**

Site Web TwinManiak By *Esprit-Racing*

Le barème des points attribués sera le suivant :

Premier	25 pts	Sixième	10 pts	Onzième	5 pts
Deuxième	20 "	Septième	9 "	Douzième	4 "
Troisième	16 "	Huitième	8 "	Treizième	3 "
Quatrième	13 "	Neuvième	7 "	Quatorze	2 "
Cinquième	11 "	Dixième	6 "	Quinzième	1 "

ARTICLE 4 ADHÉSION ET INSCRIPTIONS

Tout pilote désirant participer au challenge PROTWIN 2005 devra adresser son bulletin dûment rempli, ainsi que ses règlements à l'adresse suivante :

PROTWIN

Marie-Claude Aubert

26-28 rue d'Aguesseau 92100 Boulogne-Billancourt

Tél. / Fax : 01 46 03 55 25

- Adhésion obligatoire à l'association PROTWIN : 37 €
- Inscription au challenge pour la saison 2005 : 370 €
- Pour les pilotes ne choisissant pas le challenge à l'année,
il sera demandé, par course, en plus des frais d'engagement :
55 €

ARTICLE 5 ENGAGEMENT

Le pilote devra renvoyer avant chaque épreuve, dans les délais prévus ci-après, son bulletin d'engagement signé accompagné du règlement de **120 €** (coût du transpondeur compris), à l'adresse citée à l'art. 4.

Un chèque de caution, pour le transpondeur, de 382 €, non-encaissé, sera demandé à la première course réalisée et restitué lors de l'envoi de la convocation à l'assemblée générale.

La demande d'engagement (voir à la fin du Règlement 2005) devra être envoyée DANS LES DÉLAIS INSCRITS SUR CETTE DEMANDE (21 jours avant la date de l'épreuve, toutefois les inscriptions tardives seront acceptées sous réserve de place disponible et de droits d'engagements majorés de 50%), LE CACHET DE LA POSTE FAISANT FOI. Les droits seront rendus en cas d'annulation de l'épreuve ou en cas de forfait du pilote sauf pour tout pilote engagé ne prévenant pas l'organisation du Challenge Protwin de son désistement 48 h avant l'ouverture des contrôles administratifs (soit le mercredi matin). Il verra son engagement encaissé. Les organisateurs des manifestations factureront le Challenge Protwin sur la base de la dernière liste des engagés communiquée le mercredi soir précédant la course. Il sera demandé, à l'inscription, un chèque de caution de 120 €, non-encaissé et restitué en même temps que la première caution.

Tout pilote régulièrement inscrit se verra adresser une confirmation d'engagement et une feuille d'horaires prévisionnels de l'épreuve une semaine avant la date de celle-ci.

ARTICLE 6 VÉRIFICATIONS

Les motos devront être présentées par les pilotes au jour et à l'heure fixés sur la feuille d'horaires. Des commissaires, licenciés FFM assureront la vérification des machines et seront chargés de contrôler que ces dernières sont conformes à l'égard du présent règlement. À la demande du directeur de course ou de l'organisateur du challenge PROTWIN en accord avec le directeur de course, les commissaires techniques pourront, à l'issue de la course, procéder au démontage d'une ou plusieurs machines. À la lecture de leur rapport, le jury pourra infliger une sanction allant jusqu'au déclassement des machines non conformes.

ARTICLE 7 NUMÉROS

Dès les opérations de vérification, les machines devront porter leurs numéros de course, de part et d'autres de la machine, ainsi qu'à l'avant.

La couleur du fond des plaques sera **vert printemps clair mat** □□□ pour les pilotes du classement **Twinlight** (cf article 3) (les numéros noirs doivent bien se voir) et **blanc mat** pour les autres pilotes.

Elles devront être planes et mesurer au minimum 285 (l) x 235 (h) mm.

Les numéros seront noirs mats, modèle FFM ou FIM. L'organisation PROTWIN fournira lors de votre première course 3 jeux de votre numéro.

Ils seront attribués en fonction de l'ordre d'arrivée du challenge 2004 en ce qui concerne les dix premiers, puis dans l'ordre d'arrivée des demandes d'inscription. Ces numéros seront conservés toute l'année.

ARTICLE 8 ADMINISTRATIF

Le concurrent devra se présenter au contrôle administratif avec **sa licence** en cours de validité, **son permis de conduire moto** ou **son équivalent permis B de plus de 2 ans** ou **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 22/04 ou 22/05 ou FIM, de cinq ans au plus (casque repeint interdit), sa combinaison aux normes FIM, 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.

ARTICLE 9 DÉPART DES COURSES

La composition et le nombre de séries d'essais seront affichés au tableau de l'organisation PROTWIN. 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 PROTWIN.

Challenge **PROTWIN**

Site Web TwinManiak **By Esprit-Racing**

ARTICLE 11 PUBLICITÉ

L'organisation du challenge PROTWIN 2005 se réserve les surfaces nécessaires à l'application des autocollants des sponsors officiels 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 ASSURANCES

Conformément aux prescriptions du décret du 23 décembre 1958 et à l'arrêté du 17 février 1961, le club organisateur de chaque manifestation sur laquelle vient se greffer le challenge PROTWIN 2005 a contracté une assurance responsabilité civile pour la durée de la manifestation officielle, essais et courses prévues au programme officiel de la manifestation.

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 2005, toutes les machines bicylindres 4 temps de 620 cm³ minimum, commercialisées ou non.

L'usage du carbone ou du carbone composite est libre **ainsi que certains types de jantes carbonées homologuées par PROTWIN (seule la marque BST distribuée par RAM est admise à ce jour, pour tout autre marque consulter le responsable technique.)**

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 moteur 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**.

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.

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**.

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 lors des contrôles techniques avec une tolérance de plus 3 db maximum à l'issue de la course.** En cas de dépassement, la machine incriminée se verra refuser la participation à l'épreuve ou le déclassement. 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 frappées ou marquées sur le carter moteur droit. Les contrôles sonomètre pourront être faits à tous moments.

ARTICLE 20 Les pneumatiques seront libres dans leurs marques, dimensions, dessins, et gommes.

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.

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 PROTWIN 2005, 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 :

Alain Schwarz

Closerie du Château

Bât. E - 833 av. des Moulins

34080 Montpellier

Tél./Fax : 04 67 54 92 12 - 06 10 71 71
58

protwin.moto@wanadoo.fr

Pour tout autre renseignement, vous pouvez vous adresser à :

- Catherine Aubert, présidente, commissaire technique - Closerie du Château - Bât. E - 833 av. des Moulins

34080 Montpellier - Tél./Fax : 04 67 54 92 12 - 06 10 71 70 58 -

protwin.montpellier@modulonet.fr

- Marie-Claude Aubert, chargée d'administration - 26/28 rue d'Aguesseau - 92100 Boulogne-Billancourt Tél./Fax : 01 46 03 55 25 - protwin.boulogne@tiscali.fr

- Isabelle Harinquet, chargée de communication - 06 17 07 83 81 -

protwin.presse@wanadoo.fr

harinquet@exchange.france3.fr

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 prévaut. 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 CALENDRIER PROVISOIRE 2005

Date	Circuit	Type de manifestation	Nbre de pilotes maxi. aux essais	Nbre de pilotes maxi. en course	Nbre de finale
16 - 17 avril	Dijon-Prenois	600 miles	44	36	1
7 - 8 mai	Albi	Championnat de France d'endurance	48	40	1
28 - 29 mai	Val de Vienne	Championnat de France Open	48	40	1
18 - 19 juin	Ledenon	Championnat de France Open	48	40	1
13 - 14 - 15 août	Spa-Francorchamps	Bikers days	60	60	2
27- 28 août	Nogaro	Coupe de France Promosport	48	40	1
17 - 18 sept.	Magny-Cours	Bol d'Or	53	44	1

Les courses de Spa ne sont pas confirmées à 100%

Annexe : Samedi 12 novembre 2005

Assemblée générale de l'association PROTWIN

