



# Challenge TOPTWIN UNLIMITED

## Règlement saison 2008

### PREMIERE PARTIE : GÉNÉRALITES

#### ARTICLE 1 : DÉFINITION

Il est créé pour 2008 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. Les épreuves sont organisées par TOPTWIN KAPMEDIA sous l'égide de la FFM.

#### ARTICLE 2 : PARTICIPANTS

Pourront disputer les épreuves TOPTWIN UNLIMITED, 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. Les pilotes étrangers pourront utiliser une licence « une manifestation »

Pour une épreuve.

#### ARTICLE 3 : ORGANISATION GÉNÉRALE

DANS LE CADRE DES COURSES SUPERBIKE

ESSAIS QUALIFICATIFS : les pilotes seront placés sur la grille en fonction de leurs meilleurs temps chronométrés

IL SERA PREVU DEUX MANCHES PAR WEEK END

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.

#### COURSES :

A l'issue des essais, la grille de départ sera établie en tenant compte du meilleur temps réalisé par chaque pilote sur l'ensemble des séances d'essais chronométrés

Deux courses de 25 min 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 arrondi au tour inférieur.

*Exemple : Record du tour = 1 min 15 s en SUPERBIKE*

1 min 15 s réduit en minute = 1 min + 1/4 de min 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 lieu également à un classement interne dénommé **HYPERCHALLENGE DUCATI** réservé aux machines **HYPERMOTARD 1100 ET 1100S DUCATI**. **MAIS SERONT EGALEMENT PRIS EN COMPTE POUR LE CLASSEMENT SCRATCH DU CHALLENGE TOPTWIN UNLIMITED. LE BAREME DE POINT DE L HYPERCHALLENGE SERA IDENTIQUE A CELUI DU CHALLENGE TOPTWIN UNLIMITED.**

Le barème des points attribués sera le suivant :  
Premier 25 pts Sixième 10 pts Onzième 5 pts  
Deuxième 20 pts Septième 9 pts Douzième 4 pts  
Troisième 16 pts Huitième 8 pts Treizième 3 pts  
Quatrième 13 pts Neuvième 7 pts Quatorzième 2 pts  
Cinquième 11 pts Dixième 6 pts Quinzième 1 pts

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

#### **ARTICLE 4 : ADHÉSION ET INSCRIPTIONS**

Tout pilote désirant participer au challenge **TOPTWIN UNLIMITED ET A L HYPERCHALLENGE** devra adresser ces bulletins dûment remplis, ainsi que ses règlements à l'adresse suivante :

**KAPMEDIA**

**THIERRY CAPELA**

**62 RUE R.P.C. GILBERT**

**92600 ASNIERES SUR SEINE**

**TEL 06.20.61.96.19**

- Inscription au challenge pour la saison **2008 ...450E**
- - Pour les pilotes ne choisissant pas le challenge à l'année, il sera demandé, **100 euros** par course, en plus des frais d'engagement :

#### **ARTICLE 5 : ENGAGEMENT**

Le pilote devra renvoyer avant chaque épreuve, dans les délais prévus ci-après, ces bulletins d'engagements signé accompagné du règlement du montant de l'épreuve (coût du transpondeur compris), à l'adresse citée à l'art. 4

Un chèque de caution, pour le transpondeur, de 200 €, non encaissé, sera demandé à la première course réalisée et restitué en fin de saison.

La demande d'engagement (voir à la fin du Règlement 2008) 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 Toptwin de son désistement 48 h avant l'ouverture des contrôles administratifs (soit le mercredi matin). Il verra son engagement encaissé

- 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.**
- **DROITS D'ENGAGEMENTS ILS SERONT DE 240 EUROS PAR WEEK END.**

#### **ARTICLE 6 : VÉRIFICATIONS**

Les vérifications techniques **préliminaires** auront lieu le vendredi de 13 heures à 18 heures 30 (horaires minimum d'ouverture). Le samedi, les vérifications reprendront à partir de 8 heures jusqu'à 12 heures. **Toutefois une machine accidentée ou victime d'une avarie pourra être soumise au contrôle technique à tout moment de la manifestation.**

Les motos devront être présentées par les pilotes au jour et à l'heure fixés. Des commissaires, licenciés FFM assureront la vérification des machines. À la demande du directeur de course ou

de l'organisateur du challenge **TOPTWIN UNLIMITED** 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. Les fonds de plaques seront blanc mat numéro noir.

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

Les numéros seront noirs mat, modèle FFM ou FIM les numéros de courses seront attribués dans l'ordre d'arrivée. Sauf les NUMEROS DES 10 PREMIERS DU CLASSEMENT TOPTWIN 2007 Ces numéros seront conservés toute l'année.

## **ARTICLE 8 : ADMINISTRATIF**

Le concurrent devra se présenter au contrôle administratif au dôme toptwin 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 22/05 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 : PUBLICITÉ**

**L'organisation du challenge TOPTWIN se réserve les surfaces nécessaires à l'application des autocollants des sponsors officiels OBLIGATOIRE 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 58-1430, le club organisateur de chaque manifestation sur laquelle vient se greffer le challenge TOPTWIN UNLIMITED 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 2008, toutes les machines bicylindres 4 temps de 650cm<sup>3</sup> minimum, commercialisées ou non.

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

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 négatives. 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. 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 tolérance.** 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 :**

**SEUL sont autorisés les pneumatiques de marque BRIDGESTONE SLIK AV SLIK AR, PNEUS PLUIES, et intermédiaire BT002 PRO. RETAILLAGE INTERDIT.**

#### **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 2008, 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**

### **26.1. PRIMES D'ARRIVÉE AU SCRATCH.**

1<sup>ER</sup> 300<sup>E</sup> (cumul des deux manches)

2<sup>EM</sup> 200<sup>E</sup> (cumul des deux manches)

3<sup>EM</sup> 150<sup>E</sup> (cumul des deux manches)

Ces primes seront réglées directement par notre partenaire le groupe « le conservateur. »

### **26.2. CHALLENGE SUR CHAQUE ÉPREUVE**

Des lots de partenaires devraient être attribués pendant la saison.

Ces primes ou lots seront confirmés à chaque épreuve et pourront être attribués comme suit :

- Prix du design
- Prix du meilleur freineur.
- Prix du record du tour

## **ARTICLE 27 : CALENDRIER DES COMPÉTITIONS**

<b>Le Mans</b>	<b>29/30 mars (chpt de France superbike)</b>
<b>Nogaro</b>	<b>26/27 avril (chpt de France superbike)</b>
<b>Le Vigeant</b>	<b>24/25mai (chpt de France superbike)</b>
<b>Ledenon</b>	<b>14/15juin (chpt de France superbike)</b>
<b>Albi</b>	<b>5/6 juillet (chpt de France superbike)</b>
<b>Magny-Cours</b>	<b>19/20 juillet (chpt de France superbike)</b>
<b>Ledenon</b>	<b>6/7 septembre (chpt de France superbike)</b>

## **ARTICLE 28 : KIT DE DÉPART**

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 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 : MATÉRIELS 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*

