



500CUP FRANCE

500 CUP



L'HISTOIRE CONTINUE

CHAMPIONNAT DE FRANCE 500CUP
2026 VITESSE

ARTICLE 1 - DEFINITION

Il est organisé en 2025 par l'association Arken Team sous l'égide de la FFM, , et intégré dans le cadre de différents trophées et championnats. Un vainqueur est désigné à l'issue de l'ensemble des manifestations.

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

ARTICLE 2 - MACHINES HOMOLOGUÉES

HONDA CB 500 pc32 A-E HONDA CB 500 pc26

HONDA CB 500 F pc44 et pc45 HONDA CBF 500 STD pc39 HONDA CBR 500 R 2008-2023 KAWASAKI GPZ EX 500 D KAWASAKI ER-5

SUZUKI 500 GSE

Hornet 500 2024/2025/2026

QJmotor SVR 550

ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Ces épreuves sont ouvertes à tous les pilotes titulaires d'une licence nationale du type NCO, VEX et LUE ainsi que les licences « une manifestation » délivrée par la F.F.M pour l'année en cours et âgés de 15 ans minimum le jour de l'épreuve concernée.

ARTICLE 4 - EPREUVES

La 500 Cup se dispute sur la totalité des courses organisées, soit par les Clubs organisateur, soit par la F.F.M.

Calendrier 2026:

- Pau Arnos CLNA 22/23/24 Mai
- Carole VMA 5/6/7 juin
- Croix en Ternois Trophée HDF 17/18/19 juillet
-

(dans l'attente des dates du fsbk pour pouvoir valider)

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses peut changer de date, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

Règlement Technique

ARTICLE 1 - Après chaque séance de qualifications ou courses, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles. Ces contrôles se font dans l'état de franchissement de la ligne d'arrivée mais également à tout instant dans le week-end

Les motocycles disputant cette formule sont des motocyclettes de 500cc, d'une puissance moteur maximum de 53cv à la roue arrière à 9.500 tours/min sans tolérance.. Les machines doivent avoir obtenu une homologation F.F.M. avant la première épreuve à laquelle elles participent et avoir été commercialisées à 100 exemplaires minimum en France.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, ...).Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

ARTICLE 2 - CARBURANT

Le carburant doit être du type sans plomb, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques. Des prélèvements peuvent être effectués.

Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

ARTICLE 3 - CARACTERISTIQUES GENERALES

3.1- SELLE : Selle libre, sous réserve que celle-ci conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine, la présence d'un garde boue couvrant l'intérieur de la selle est obligatoire

3.2- AMORTISSEUR ARRIERE: Modifications ou changement d'amortisseurs arrières autorisés, à condition de respecter les points d'ancrage d'origine sur le cadre et le bras oscillant.

3.3- AMORTISSEUR DE DIRECTION: Le montage d'un amortisseur de direction est autorisé.

3.4- FOURCHE: Les tubes et fourreaux de fourche doivent être d'origine en tous point tels qu'homologués. Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite .Les pièces internes peuvent être modifiées ou remplacées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements. Fourche de 250 CBR autorisée. Il est strictement interdit d'allonger la longueur de fourche.

3.5- CARENAGE: Tout carénage du commerce est admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité, qu'il reste conforme aux normes du diagramme F.I.M. et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

L'adjonction d'un carénage tête de fourche de type Hornet ainsi que « plaque » est autorisée sur les 500 CB Honda en étant dépourvues. Le carénage inférieur doit pouvoir recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur.Un bac de récupération aux normes décrites ci-dessus est obligatoire, pour toutes les machines non-équipées de carénage. Les carénages de cb500s sont autorisés

3.6 COUPE CIRCUIT: 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 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. L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil. Les commodes d'origine peuvent être changés si le bouton reste rouge

3.7- commandes au pied : Libres. Platines libres, ancrages d'origine.

3.8 - LEVIERS : D'origine ou adaptable de même type.

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 distribuées par un professionnel.

3.9 - FREINS : Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté dans ce dernier but présente toutes les garanties de sécurité. La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Les disques de frein, s'ils ne sont pas d'origine du modèle considéré doivent être remplacés par de l'adaptable de même type. Le maître cylindre peut être modifié par une équivalence à l'origine (PR16 maximum)

3-10 BRAS OSCILLANT : D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit. Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. Les supports de bêquilles doivent être réalisés en Nylon, Téflon, ou matière équivalente, ils ont les dimensions maximales suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait

3.11- SYSTEME DE REFROIDISSEMENT: D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré. Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit. Le ventilateur peut être retiré

3.12- GUIDON: Guidon adaptable autorisé, guidon « plat » autorisé, guidon bracelet autorisé. Celui-ci doit être bouché aux deux extrémités. La réparation des guidons est interdite. Les commodes d'origine peuvent être remplacés par des racing. Le système de tirage rapide est autorisé.

3.14 - ALTERNATEUR / BATTERIE: Le générateur doit assurer la charge de la batterie. Le contrôle s'effectue en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces. La tension est mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle doit présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée à l'arrêt. Le débit de l'alternateur peut être contrôlé et doit correspondre aux prescriptions constructeurs. La batterie doit conserver les dimensions d'origine. Elle doit être en bon état, et doit fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation. Toute modification non stipulée dans les articles précédents est réputée interdite, sous réserve d'amendement, en cours de saison. annoncée officiellement.

3.15- FEU ROUGE ARRIÈRE: Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet. La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine. Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle). En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante. Puissance / luminosité équivalente à: 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W. L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste. Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif. L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto. Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité

ARTICLE 4 PNEUMATIQUES:

Tout pneumatiques est autorisé même slick. Le nombre de pneumatiques autorisés par manifestation (du début de la première série qualificative à la fin de la deuxième course) est limité à 2 (un avant, un arrière). ou 4 (deux avant, deux arrière) si déjà usé. Usé : ayant déjà pris une chauffe et ayant l'aspect d'un pneu qui a roulé. Des étiquettes pourront vous être apposé sur les pneus pour que la règle soit respecté. En cas de non présence de ces étiquettes le pilote se verra exclu de la course.

Un changement de pneumatique est autorisé si crevaison ou anomalie constaté par l'organisation. Un passage par la voie des stands est obligatoire ou une pénalité de vingt secondes sera appliquée. Aucune modification de la surface extérieure du pneumatique n'est autorisée.

Si un pilote se présente en pré-grille avec un changement de pneumatique autre que défini ci-dessus, il est renvoyé de la prégrille et ne peut prendre le départ. Un pilote ayant changé de pneumatiques sans le respect de la procédure est convoqué par le Jury (une sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'épreuve peut être prise par celui-ci).

Pour faire clair aucun pilote n'est sen partir en course après les qualifications avec des pneus neufs (puisque'ils sont sensés avoir été utilisé en qualifications)

Sont également autorisés sur piste déclarée WET (mouillée) les pneus pluies.

IL EST STRICTEMENT INTERDIT DE CHANGER DE PNEUS DURANT UN DRAPEAU ROUGE

Leur nombre n'est pas limité. Les pneus pluie peuvent être montés sur des jantes adaptables de matière et dimensions identiques à l'origine. Ces jantes peuvent également être équipées de disques de frein adaptables de forme, matière et dimensions strictement identiques à l'origine. Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie, sont autorisées en pré-grille. Les pneumatiques réglementairement autorisés pour chaque catégorie doivent être montés dans le sens de roulement et à l'emplacement prévu par le fabricant

ARTICLE 5 - PARTIE CYCLE

La partie cycle doit être d'origine et correspondre intégralement à la description, aux gravures ou photographies du catalogue constructeur, la carte grise n'est pas obligatoire.

ARTICLE 6 - COMPTEUR KILOMETRIQUE

Peuvent être retirés : le compteur kilométrique et l'instrumentation de bord, cependant un compteur tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur de la machine est obligatoire.

ARTICLE 7- EQUIPEMENT A RETIRER

Doivent être obligatoirement retirés la pédale de kick, les bâquilles, les clignotants, les rétroviseurs, les repose-pieds passager, la plaque minéralogique, le feu de route arrière. l'ensemble bloc phare.

ARTICLE 8 - MODIFICATIONS INTERDITES

Interdiction de changer ou de modifier les points suivants :

- type moteur, **des moteurs seront prêtés durant le week-end en cas de démontage du moteur**
- la boite de filtre à air.,

Les jantes, origines, interdiction de les retailer

- les joints du moteur doivent rester conformes aux pièces d'origine et aux dimensions d'origine,
- Il peut être décidé en début de saison ou en cours de saison de plomber les moteurs.
- le faisceau et le boitier CDI d'origine sont obligatoires. Le boitier CDI de 900CBR est strictement interdit et pourra mener à une exclusion du championnat. Le faisceau d'origine est obligatoire, néanmoins tout les câbles de ce qui n'est pas utile à la conduite sur piste (clignotants, feux, klaxons, compteur) peuvent être enlevés. **Des échanges de CDI seront organisés en 2025 sur**

ARTICLE 11- CARACTERISTIQUES GENERALES

Les reniflards des réservoirs (d'essence, d'eau, d'huile, ainsi que le carter moteur) doivent tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité minimale d'un litre.

Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification doivent être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité.

Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conservent ce dispositif.

ARTICLE 12 - PLAQUES NUMEROS

Les dimensions des plaques de course, des chiffres, ainsi que les couleurs doivent être respectées.

Les numéros arrières doivent figurer sur les deux côtés du dosseret de selle.

Couleur des plaques et des numéros :

Catégorie général : fond blanc, numéro noir ou fond noir numéro blanc.

Catégorie rookie: fond jaune numéro noir

Le numéro 1 n'est attribué qu'au vainqueur de l'année précédente dans cette catégorie.

Les emplacements des plaques de course sont au nombre de TROIS (deux latérales à l'arrière sur le dosseret de selle et une frontale placée au centre du carénage), de forme rectangulaire, dimensions 285 mm X 235 mm

A chaque épreuve le premier au championnat devra être en plaque rouge numéro blanc. (uniquement pour la catégorie générale).

ARTICLE 13 - ENGAGEMENTS

Chaque demande doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2024

*360€ par course encaissé 45 jours avant la date de la course.

*50€ en début de saison de frais d'inscription encaissés dès réception.

les concurrents ayant participé au championnat l'ann précédent sont prioritaires sur leur numéro durant 3 semaines après le lancement des inscription. Ensuite il pourra être réattribué s'il est demandé.

Tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de pouvoir participer au minimum à une séance qualificative et à deux courses (sauf cas d'annulation d'une monte pour une raison extérieure à la volonté de l'organisateur).

Les concurrents ont la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer en envoyant leurs chèques à l'association:

Adresse: Association Arken Team, 1 route de couday 79400 saint georges de Noisné France

Si possible par lettre suivie (environ 30 centimes de +) avec un mail de confirmation d'envoi et le formulaire d'inscription, pas de lettre recommandé.

Il est possible de régler par virement si vous payez tous vos engagements à l'inscription.

Les priorités sont déterminées par la date de réception des chèques. Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets, les engagements qui continuent à arriver sont mis en liste d'attente pour constituer une deuxième grille selon les disponibilités de l'organisateur. Dans le cas où un pilote s'engage sur toute la saison, il est automatiquement placé en 1ère position sur la liste d'attente. En cas de désistement, les places devenues disponibles sont proposées aux pilotes figurant sur cette liste

En cas de désistement, les places devenues disponibles sont proposées aux pilotes figurant sur cette liste dans l'ordre de réception de leur demande d'engagement. Les engagements sont clos impérativement 2 semaines avant la date de chaque manifestation..Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 20€. Le paiement ne peut être fait que par chèque. Aucun autre type de demande n'est accepté.

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 chèque 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 l'association Motardiction 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 la totalité de ses frais d'engagement. Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes

Un pilote souhaitant déclarer forfait : doit obligatoirement être fait par écrit, courriel ou courrier. En cas de désistement dans les 45 jours avant la course la totalité de l'engagement sera retenue sauf si le pilote trouve une personne pour le remplacer, dans ce cas il sera entièrement remboursé. Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont ni remboursés, ni reportés.

Paiement des engagements :

Les engagements à la 500 Cup doivent être accompagnés d'un chèque du montant global, libellé à l'ordre de l'organisation.

Ce chèque est encaissé 45 jours avant la course, y compris en cas d'annulation ultérieure de la participation.

En cas de non-participation, quelle qu'en soit la cause (blessure, panne, indisponibilité, etc.), aucun remboursement automatique ne sera effectué.

En cas de présentation d'un certificat médical d'inaptitude, l'organisateur pourra, à titre exceptionnel et non obligatoire, proposer un remboursement partiel ou un avoir pour une épreuve ultérieure. Si le pilote trouve quelqu'un pour le remplacer le chèque ne sera pas encaissé.

Le remboursement éventuel de 70% du montant + de 2 mois avant l'épreuve et 50% du montant - de 2 mois avant l'épreuve sera effectué par virement bancaire, sur présentation d'un RIB du pilote concerné.

Si un pilote annule dans les 15 jours avant l'épreuve aucun remboursement ne sera effectué même contre présentation d'un certificat médical

Cette politique vise à garantir l'équité entre tous les concurrents et à compenser les frais fixes déjà engagés pour l'organisation de chaque épreuve en limitant les annulations abusives.

ARTICLE 14 - DÉROULEMENT DES ÉPREUVES

14- 1 - Vérifications: Les opérations de contrôle administratif et technique ont lieu en même temps que le reste du championnat/trophée le vendredi. Le samedi, les vérifications reprennent de 7h30 à 8h30 en général. Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité au moins une heure avant le début de la séance de qualification du samedi de sa catégorie. Tout pilote qui se présente hors délai peut se voir refuser l'accès à l'épreuve. Le contrôle technique est obligatoire à partir des qualifications du samedi. Les pilotes doivent être présents en pré-grille, au moins 10 minutes 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, stickers partenaires et pneumatiques. Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire est sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne sont pas respectés, le pilote concerné ne peut prendre la piste qu'après s'être remis en conformité. Aucune réclamation n'est admise à ce sujet. Avant chaque départ, le passage par la pré-grille est obligatoire sous peine de déclassement de la séance des essais chronométrés ou des courses.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en prégrille 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. Aucune réclamation n'est admise à ce sujet.

Avant chaque départ, le passage par la pré-grille est obligatoire sous peine de déclassement de la séance des essais chronométrés ou des courses. Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en prégrille 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.

14- 2 - Qualifications

Des essais chronométrés d'une durée de 20 minutes déterminent la place sur la grille de départ des courses. Dans le cas où la séance d'essais qualificatifs est annulée, les positions sur la grille de départ sont déterminées sur décision du Jury de l'épreuve par les meilleurs temps enregistrés par les pilotes lors des essais libres du vendredi. Le changement de machine est interdit. Le changement de roue est interdit, sauf accord d'un Commissaire Technique qui doit en avertir le Directeur de Course ou pour une course déclarée Wet. A l'issue des essais libres du samedi matin tous les concurrents doivent passer au contrôle sonomètre. Les pilotes dont la machine n'est pas conforme après un contrôle sonométrique, peuvent prendre les prochains départs après remise en conformité. Les sanctions pour non-conformité sont les suivantes

*en essais libres : retrait du meilleur temps des essais chronométrés.

*en essais chronométrés : le pilote reste à sa place sur la grille de départ mais est pénalisé d'un passage par la voie des stands lors du prochain départ.

*en course : disqualification de la manche concernée.

14- 2.2 - Pilotes qualifiés

Le nombre de pilotes qualifiés pour chaque classe est indiqué sur les horaires annexes au règlement particulier de chaque épreuve. La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses sur la grille. Le Jury de l'épreuve peut, avec l'accord du Directeur de Course, assouplir l'application de cette règle. Dans ces conditions, les pilotes repêchés partent depuis la voie des stands. Il n'est pas appliqué de temps limite de qualification.

Si un pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto doivent être représentés au contrôle technique avant tout nouveau départ.

14- 3 - Courses

Les grilles des 2 courses sont déterminées par la qualification. Dans chaque classe et sur chaque circuit, les courses se disputent sur une course de 25/45 pilotes environ. Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini par le règlement particulier de l'épreuve « Pluie sur la grille » : en cas de pluie importante au moment du tour de chauffe ou de la course alors que la piste a été déclarée DRY, le Directeur de course peut interrompre la procédure en présentant un départ retardé. Les pilotes peuvent changer de pneumatiques. Le Directeur de course donne l'heure d'ouverture de la voie des stands, qui sera au moins 10 minutes après la présentation des panneaux « départ retardé » et « box ».

Les pilotes s'élancent pour un départ « procédure rapide ». La procédure de départ pour toutes les courses et en cas d'arrêt de course est la procédure simplifiée telle que définie par l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse. 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 de la première partie (avant dernier tour).

ARTICLE 15 - ARRÊT DE COURSE / NOUVEAU DÉPART

Les machines peuvent être réparées pendant le temps nécessaire à la restauration des conditions pour un nouveau départ, sans délai supplémentaire accordé. Si la pluie commence à tomber pendant une course débutée sur une piste déclarée DRY, l'épreuve n'est pas nécessairement interrompue. Cependant, si le directeur de course estime qu'un arrêt est justifié, peu importe le moment de cette interruption, aucun nouveau départ ne sera donné. Si au moins 50 % et moins des 2/3 de la distance de la course ont été parcourus au tour où le classement est effectué, la moitié des points sera attribuée.

ARTICLE 16 - DÉPART ANTICIPÉ

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

ARTICLE 17 - ÉCHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes peuvent être appliquées en cas de non-respect de la réglementation fédérale par le *jury ou les instances disciplinaires fédérales* :

- *Avertissement*
- *Pénalité de temps et de points*
- *Déclassement de l'épreuve*
- *Suspension pour une ou plusieurs épreuves*

ARTICLE 18 - POINTS

Les points attribués pour établir le classement sont distribués pour chaque course de la manière suivante :

Un point est accordé pour la pole position lors des essais chronométrés, ainsi qu'un point pour le meilleur temps en course (pour les deux courses). Une catégorie rookie sera ajoutée si les grilles sont complètes et s'il y a plus de 5 pilotes ayant moins de 2 ans de licence de compétition. Si une seconde grille (groupe B) est ajoutée durant un week-end, ce groupe disposera d'un podium, mais ne marquera pas de points au championnat. De 1 à 2 places seront réservées dans le groupe A en cas de chute d'un pilote lors du premier tour des qualifications ou en raison d'un problème mécanique, à condition que le pilote ait le niveau pour être dans le groupe A et joue une place au championnat, après discussion avec la FFM.

L'HISTOIRE CONTINUE

1er	25
2e	20
3e	16
4e	13
5e	11
6e	10
7e	9
8e	8
9e	7
10e	6
11e	5
12e	4
13e	3
14e	2
15e	1

ARTICLE 19 – PODIUMS

A l'issue de chaque finale un podium est organisé, une coupe est remise aux trois premiers (+ 3 premiers rookies si les grilles sont complètes)

19.1- Vérifications techniques :un pilote présentant une machine au contrôle technique en non-conformité avec le règlement ne peut concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement . Une seule machine par pilote peut être présentée au contrôle technique .La conformité de la machine avec les règles techniques reste sous la responsabilité du pilote.

Lors du contrôle, les machines doivent être en tous points conformes au règlement sans exception. En cas de non-conformité à l'arrivée de la deuxième course, le pilote est sanctionné pour les deux courses.A tout instant de la manifestation, le moteur ou toute autre partie de la machine peut être plombé (ou marqué)Les pilotes dont les machines ont fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de la ou des épreuves suivantes, où elles sont susceptibles d'être contrôlées.A défaut, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés. Le déplombage n'est autorisé qu'en présence d'un Commissaire Technique désigné par la CNV. En cas de non-conformité technique constatée sur une machine plombée/marquée, l'ensemble des points inscrits par le pilote depuis le plombage/marquage de sa machine lui sont retirés

ARTICLE 20 - APPLICATION DU REGLEMENT

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 21 - 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.

ARTICLE 22 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.Lors de chaque épreuve, les concurrents se voient remettre un transpondeur qu'ils doivent restituer à l'issue de la manifestation. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les 3 jours à la FFM ou à l'adresse du responsable du chronométrage.de la manifestation. Le transpondeur est sous l'entièvre responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent. Le transpondeur doit être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Le support de transpondeur est obligatoire.

ARTICLE 23- RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol de dégradation

ARTICLE 24- 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 25- CIRCULATION DANS LE PARC COURREURS

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 90db. 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 26- BRIEFING

Un briefing obligatoire par catégorie est organisé à chaque épreuve. Toute absence au briefing est passible d'une amende de 75€.

ARTICLE 27 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé est précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Les organisateurs peuvent procéder à une vérification de certaines pièces en début et durant la saison, notamment du CDI.

Des passages aux bancs peuvent être demandés à la FFM et l'organisateur si un banc de puissance est présent sur l'événement. Les moteurs et boîtier CDI sont plombés en début d'année.

En cas de refus de vérification du pilote il pourra se voir retirer ses points et classement du week-end voir du championnat complet. Il peut également être interdit de course si la vérification se fait en début de week-end.

Tout litige sur une épreuve est tranché en premier ressort par le jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal de Discipline et d'Arbitrage. Tout litige suite à un démontage après la manifestation est tranché par la C.N.V. après avis des Commissaires Techniques responsable du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

ARTICLE 28

L'airbag devient obligatoire en 2025 pour la 500 Cup. Des airbags seront mis en location pour le week-end en quantités limitées pour les pilotes participant à quelques courses.

ARTICLE 29

Publication de contenu : Toute diffusion publique (photo, vidéo, extrait onboard, ou tout autre contenu filmé ou enregistré lors d'un événement de la 500 Cup) est strictement interdite sans l'accord préalable de l'organisation. Toute publication non autorisée pourra entraîner des sanctions allant du retrait du contenu concerné, d'une amende jusqu'à l'exclusion du championnat.

Article — Classement Teams

Pour valoriser la cohésion des groupes s'étant formés durant les 3 dernières années en 500cup un championnat de team est mis en place.

1. Définition et inscription

Une Team est un regroupement de minimum deux (2) pilotes participant à la 500 Cup sous la même structure.

Pour être reconnue comme Team officielle :

- Les pilotes doivent être inscrits sous le même nom d'équipe,
- La Team doit être déclarée auprès de l'organisation avant la première épreuve à laquelle elle souhaite marquer des points,
- Les Teams présentant une décoration commune (mêmes couleurs principales, base graphique cohérente et logo partagé) bénéficient d'un bonus de 15 points au classement général Team.

Ce bonus peut être attribué en cours de saison, à partir du moment où la décoration commune est effective et validée par l'organisation, jusqu'à l'avant-dernière manche incluse.

Aucune validation ne sera acceptée lors de la dernière manche du championnat.

Bonus "Concessionnaire Honda"

Toute Team officiellement soutenue par un concessionnaire Honda ou un équipementier (dafy, speedway, maxess....) et portant le nom du concessionnaire dans son appellation (exemple : Honda XXX Racing Team) bénéficiera d'un bonus de 10 points au classement général Team.

Pour valider ce bonus, la Team devra fournir :

- Une photo officielle des motos de la Team prises chez le concessionnaire partenaire,
- Et une preuve du partenariat (sticker, post officiel ou accord mentionné sur les supports de communication).

Ce bonus est unique et ne peut être cumulé avec plusieurs concessions.

2. Entrée ou modification de Team en cours d'année

Un pilote peut rejoindre une Team à tout moment de la saison, sur demande écrite auprès de l'organisation.

Ses points individuels acquis avant cette date ne seront pas comptabilisés dans le classement Team.

Seuls les points obtenus à partir de la date d'entrée officielle seront pris en compte.

3. Calcul des points Team par manche

Pour chaque manche, le score Team est déterminé par la moyenne des points individuels marqués par l'ensemble des pilotes de la Team sur cette course.

Exemples :

- 2 pilotes : $(20 + 10) \div 2 = 15$ points Team
- 3 pilotes : $(25 + 12 + 0) \div 3 = 12,33$ points Team
- 4 pilotes : $(20 + 15 + 10 + 5) \div 4 = 12,5$ points Team

Les points bonus de pole position et de meilleur tour en course sont inclus dans le total individuel avant calcul de la moyenne.

Si une Team ne compte qu'un seul pilote présent sur une manche, aucun point Team ne sera attribué pour cette manche.

4. Bonus “Encadrement et Progression”

Pour encourager les Teams à accueillir des pilotes en apprentissage, toute Team comptant **au moins un pilote terminant dans les 20 % les plus lents du classement final de la manche** (sur le nombre total de pilotes classés) se verra attribuer **un bonus de 2 points supplémentaires** pour cette manche.

Ce bonus vise à valoriser les structures investies dans la **formation, l'entraide et la progression de nouveaux pilotes**.

Ce point sera validé à la discrédition de l'organisation, selon le classement officiel communiqué par le chronométrage.

5. Classement général Team

Le **classement général Team** est établi en additionnant :

- Les **moyennes Team** obtenues sur chaque manche,
- Le **bonus de décoration** (15 points s'il y a lieu),
- Et les **bonus “Encadrement et Progression”** attribués en cours de saison.

En cas d'égalité au classement final, les Teams seront départagées selon :

1. Le plus grand nombre de victoires Team,
2. Puis la meilleure moyenne générale sur la saison,
3. Puis le meilleur résultat individuel obtenu par un pilote de la Team.

6. Perte du bonus ou du statut Team

Une Team ayant perçu le **bonus de décoration** mais ne respectant plus la cohérence visuelle en cours de saison pourra **perdre le bénéfice du bonus** à la discrédition de l'organisation.

De même, une Team tombant en dessous du **minimum de deux (2) pilotes actifs** ne marquera plus de points tant que cette condition n'est pas à nouveau remplie.

7. Récompense

La Team vainqueur du classement général se verra attribuer une réduction de 20 % sur ses engagements en 500Cup Endurance pour la saison suivante, à condition que la Team soit composée d'au minimum 2 pilotes du team.

Cette récompense n'est pas cessible et ne peut pas être transférée à une autre structure.