



Calendrier 2012

- ***EYBIS 4 hours of Magny-Cours***
 - 20-21 Avril 2012 FR
- ***EYBIS 2 hours of Brno***
 - 3 Juin 2012 CZ
- ***EYBIS 3 hours of the Nürburgring***
 - 5 Août 2012 DE
- ***EYBIS Assen 250***
 - 8 Août 2012 NL
- ***EYBIS 500 km of Portimao***
 - 5-6 Octobre 2012 PT

Directives –Version très courte

- Tu peux participer à 1, 2, 3, 4 ou à toutes les 5 courses ;
- Ouvert aux:
 - Teams:
 - Se composant de 2 ou 3 pilotes;
 - Avec 1, 2 ou 3 motos de minimum 600 cc;
 - Si :
 - Une seule moto est utilisée, la capacité du réservoir est libre (un réservoir d'endurance de 24 litres en lieu et place du réservoir standard de 18 litres est permis) ;
 - Plus d'une moto sont utilisées, le réservoir de chaque moto doit être standard ;
 - Pilotes: à partir de 20 ans, pas de licence nécessaire;
 - Non professionnels ;
- Une course, 2 classements: – 850 cc / + 850 cc. Dès qu'il y a 1 moto du team qui est une + 850 cc, le team sera dans la catégorie + 850 cc ;
- Courses d'endurance bien assurées type "Club race" ;
- Au moins 50% des courses à Magny-Cours et à Portimao sont courues dans le noir ("Night experience"), avec éclairage du circuit et sur la moto!
- Les 4 meilleurs résultats (des 5 courses) de chaque Team / pilote comptent pour le classement final ;
- Prix par Team pour les "4 heures EYBIS de Magny-Cours" = 990 €
 - Inclus dans le prix:
 - Demi-pitbox par Team;
 - Transponder (système de mesure du temps au tour);
 - Assurance;
 - 640' de roulage par Team;
 - Temps au tour:
 - Des tours plus rapides que 1'49" pendant le QP (qualifying practice) et 1'50" pendant la course ne sont pas permis (ride-through penalty pour chaque tour qui est plus rapide);
 - Temps au tour (qualification) minimal avisé = 2'05" (pendant la course, on peut rouler (un peu) plus doucement);
- Les prix et les autres modalités des autres courses se trouvent plus loin dans ce document;

Règlement – Version complète

1. Orientation

- a. Au moment d'écrire ces "directives" du powerTrophy, et plus particulièrement aussi des "4 heures EYBIS de Magny-Cours" (novembre 2011), cela fait exactement 7 ans qu'EYBIS a pris son envol ;
- b. Après avoir, au début, organisé des week-ends sur le circuit idyllique français du Mas du Clos (actuellement malheureusement fermé), on a rapidement évolué vers des plus grands circuits ;
- c. Entre-temps EYBIS est devenu une organisation de qualité d'événements sur circuit, principalement des circuits GP et principalement durant les week-ends où la bonne ambiance et la sécurité sont les maître-mots ;
- d. Le "concept EYBIS" signifie:
 - i. De chouettes événements sur des circuits top, bien assurés, à de bonnes dates;
 - ii. Un Team de collaborateurs et coachs passionnés et sympathiques (= Team EYBIS);
 - iii. Un briefing de sécurité avant le début de chaque événement, dans plusieurs langues, pendant lequel le respect des autres et le 'gentlemen riding' sont promus;
 - iv. Des horaires des sessions clairs et conviviaux, dont les timings sont respectés;
 - v. Un "family tour" sur le circuit très populaire, à la fin du premier jour;
 - vi. Une réception / drink, à la fin du premier jour, après le "family tour", pendant lequel les gens apprennent à se connaître et se transformant parfois en de vraies fêtes ;-)
- e. Fidèle au slogan EYBIS ("Enjoy Your Bike In **Safety**") et pour des raisons de sécurité, nous nous sommes toujours démarqués le plus possible du concept course;
- f. En 2010 on s'est quand-même laissé prendre au jeu et on a organisé 2 sprint races lors de l'événement EYBIS sur le circuit GP Tchèque de Brno. Malgré quelques moments stressants lors du départ (lors des 2 courses, quelqu'un bloqua son moteur au départ, ce qui peut être très dangereux ...), on y a pris goût...
- g. Début 2011 on s'est forgé la conviction qu'on pouvait offrir une autre dimension à nos participants en, d'une part, gardant le concept EYBIS existant et, d'autre part, en intégrant une course à certains de nos événements;
- h. Lors de la saison 2011, nous avons effectué un brainstorming sur:
 - i. La sorte de course qui serait la plus indiquée du point de vue sécurité (e.a. le départ), plaisir, sensations, intégration dans le concept EYBIS existant sans le dénaturer, etc: sprint ou endurance?
 - ii. Intégration des courses dans l'horaire des sessions;

- iii. Le meilleur compromis sécurité/sensations pour la procédure de départ;
- iv. Faisabilité, pour les circuits disposant d'une telle infrastructure, d'effectuer une partie de la course (si on choisit l'endurance) dans le noir (= "*night experience*");
- v. Structure dans laquelle les courses auraient lieu: clubraces ou courses avec licence;
- vi. Aspects assurance;
- i. Finalement nous sommes arrivés à la conclusion/conviction qu'une course d'endurance:
 - i. Sur un circuit GP;
 - ii. Avec:
 - 1. Un départ "*Le Mans*";
 - 2. "*Night experience*" (= deuxième partie de la course dans le noir);
 - 3. Une "*limite inférieure*" pour les temps au tour;

est ce qui est nécessaire afin d'atteindre un compromis fantastique entre:

- iii. *La sécurité,*
- iv. *Les sensations,*
- v. *Le plaisir.*
- j. Pourquoi cette combinaison:
 - i. Endurance: pendant une course d'endurance, on roule en général d'une façon plus sûre et moins agressive que lors d'une course sur 11 ou 12 tours de sprint;
 - ii. Circuit GP: satisfait par définition aux plus hautes normes de sécurité F.I.M. ce qui n'est pas le cas des plus petits circuits moins chers;
 - iii. Départ Le Mans: est beaucoup plus sécurisant qu'un départ arrêté (danger de mort si un pilote bloque son moteur !), mais est quand-même plus sensationnel qu'un départ lancé;
 - iv. Deuxième partie de la course dans le noir ("*Night experience*"):
 - 1. Ces sensations sont normalement réservées aux pilotes de WK Endurance.
 - 2. Intégrer cet aspect course à pe. nos "*4 heures EYBIS de Magny-Cours*", pour les amateurs au lieu des professionnels, est **unique**;
 - v. "Limite inférieure" pour les temps au tour:
 - 1. Laisser rouler ensemble les plus rapides avec des pilotes beaucoup plus lents dans la même course mènerait à des différences de vitesse trop élevées.
 - 2. C'est justement ces différences de vitesse qui sont potentiellement dangereuses, si pas le plus grand danger en course.
 - 3. Cela ne peut être évité qu'en écartant les pilotes les moins rapides ou les plus rapides.
 - 4. En plus de la sécurité, nous sommes pour le plaisir de la course, pas pour les temps au tour.
 - 5. C'est pour cela que lors des "*4 heures EYBIS de Magny-Cours*":

- a. ¹On ne peut pas rouler plus vite que 1'50" au tour².
 - i. C'est un temps au tour très rapide pour un "amateur".
 - ii. Par comparaison: Freddy Foray³ fait 1'41" au tour. On veut encourager les pilotes de ce niveau de participer au powerTrophy.
- b. Un temps au tour de 2'05" (de jour) est conseillé comme "*temps minimal au tour*" (lors du « qualifying practice »),

2. Situation

- a. En tant que pilote amateur qui voulait effectuer des courses sur circuit, vous ne pouviez jusqu'à 2011 pas vous inscrire à des courses réunissant les caractéristiques suivantes:
 - i. **Sécurité avant tout:**
 1. Circuits GP sûrs;
 - a. Pas de circuits en rue;
 - b. Pas de petits circuits bon marché sans homologation F.I.M. du plus haut niveau;
 2. Limitation de la différence de vitesse entre participants;
 - a. Limite inférieure comme tour le plus rapide permis;
 - i. Amateurs et (semi-)profs ne roulent pas ensemble;
 - b. Temps minimal au tour "*avisé*";
 - i. Pas de "contrainte" désagréable, mais sensibilisation du sens de responsabilité de tout un chacun de ne pas participer si vraiment trop lent;
 3. Promotion du "*gentleman riding*" et "*fun on track*";
 - a. Plus important que les temps au tour;
 - ii. **Beaucoup de temps de roulage:** Endurance au lieu de courses sprint;
 1. Pas de gros investissement financier ou en temps comme pour d'autres courses trop courtes;
 2. Pas de course de 8 of 24h, comme en WK Endurance, ce qui placerait la barre trop haut;
 - iii. **Beaucoup de sensations:**
 1. Départ "*Le Mans*", comme les pilotes WK Endurance démarrent au:
 - a. 24h du Mans;
 - b. Bol d'Or (= 24h de Magny-Cours);
 - c. 8h de Suzuka;
 - d. 8h de Doha / Qatar;

¹ Afin de ne pas avoir l'air "*ridicule*" devant les pilotes professionnels, ceux-ci sont exclus du powerTrophy EYBIS.

² Les tours plus rapides que ce temps causent une pénalité appelée « ride-through penalty ».

³ Lié et sponsorisé par EYBIS depuis 2008, triple champion Bol d'Or (2009-2010-2011) et champion du monde d'endurance en 2010.

- e. 8h d'Albacete;
- 2. "*Night experience*": la moitié de la course dans le noir, pour expérimenter ce que ressentent les pilotes de WK Endurance pendant le Bol d'Or à Magny-Cours.
- b. EYBIS veut combler ce vide à partir de 2012 avec le "powerTrophy" ;

3. Mission

Avec le powerTrophy, EYBIS veut donner au pilote amateur qui désirerait faire de la compétition la possibilité de vivre les bons côtés⁴ du WK Endurance en toute sécurité⁵, et d'une façon abordable⁶.

4. Exécution

- a. Calendrier et prix de participation par team pour 2012:
 - i. 20-21 Avril 2012 - "EYBIS 4 hours of **Magny-Cours**" FR – 990 €
 - ii. 3 Juin 2012 – "EYBIS 2 hours of **Brno**" CZ – 390 €
 - iii. 5 Août 2012 – "EYBIS 3 hours of **Nürburgring**" DE – 490 €
 - iv. 8 Août 2012 – "EYBIS **Assen** 250" NL – 450 €
 - v. 5 – 6 Octobre 2012 – "EYBIS 500 km of **Portimao**" PT – 990 €
- b. Possibilité d'entraînement supplémentaire en 2012
 - i. Dans le powerTrophy, il y a déjà plein de temps de roulage libre et qualification prévu;
 - ii. Pour ceux qui veulent quand-même rouler encore plus, il y a possibilité sur les dates suivantes (s'inscrire via le [calendrier d'EYBIS.com](http://calendrier.d'EYBIS.com)):
 - 1. Dimanche 22 Avril 2012 Magny-Cours
 - 2. Vendredi-Samedi 1-2 Juin 2012 Brno
 - 3. Mardi 7 Août 2012 Assen
 - 4. Dimanche 7 Octobre 2012 Portimao
- c. Les temps au tour minimales et maximales pour 2012
 - i. Magny-Cours
 - 1. Pas plus rapide que 1'50"
 - 2. Minimum de qualification conseillé 2'05"
 - ii. Brno
 - 1. Pas plus rapide que 2'14"
 - 2. Minimum de qualification conseillé 2'31"
 - iii. Nürburgring
 - 1. Pas plus rapide que 2'10"
 - 2. Minimum de qualification conseillé 2'27"
 - iv. Assen
 - 1. Pas plus rapide que 1'47"
 - 2. Minimum de qualification conseillé 2'01"
 - v. Portimao
 - 1. Pas plus rapide que 1'54"
 - 2. Minimum de qualification conseillé 2'10"
- d. Qu'est-ce qui se passe si tu es trop rapide?

⁴ Circuits GP – départ type Le Mans– Night experience.

⁵ Limitation de la différence de vitesse entre les participants –Circuits sécurisés – Promotion du "*gentleman riding*" et du "*fun on track*".

⁶ Pas de 24h, mais course de 4h ou 500 km.

- i. Chaque tour qui a été roulé trop rapide, aura comme conséquence un “STOP & GO penalty”;
- ii. Le but est que les pilotes, qui savent d’eux-mêmes, qu’ils sont trop rapides, ne s’inscrivent pas pour le powerTrophy 2012;
- e. Ou / comment est-ce qu’on peut situer ces temps au tour?
 - i. Pour déterminer les temps en-dessus, nous avons fait appel à:
 1. Notre expérience sur les différents circuits;
 2. Une calculation mathématique, c.a.d.:
 - a. Comme temps le plus rapide autorisé: le meilleur temps au tour, du pilote qui a – sur chaque circuit concerné – terminé cinquième dans la course du championnat d’Europe Superstock 600 (des machines de 600 cc, au moteur standard), augmenté de 5 %;
 - b. Comme temps minimal conseillé dans la qualification: le temps le plus rapide autorisé, augmenté de 13 %;
 - ii. En-dessous, on a mis – pour info – les meilleurs temps de la superpole du championnat du monde SBK 2011; et le meilleur temps au tour – pendant la course – du pilote qui a terminé 5ième dans chaque course respective, du championnat d’Europe Superstock 600;
 1. Magny-Cours
 - a. Superpole SBK 1’37,490
 - b. 5° dans la course ST6 1’45,414
 2. Brno
 - a. Superpole SBK 1’58,580
 - b. 5° dans la course ST6 2’08,402
 3. Nürburgring
 - a. Superpole SBK 1’54,144
 - b. 5° dans la course ST6 2’04,204
 4. Assen
 - a. Superpole SBK 1’35,292
 - b. 5° dans la course ST6 1’41,728
 5. Portimao
 - a. Superpole SBK 1’41,712
 - b. 5° dans la course ST6 1’48,997
- f. Règlement technique
 - i. Pour être admises, les motos doivent satisfaire aux conditions suivantes:
 1. Etre du type sportif et d’une cylindrée minimale de 599 cc;
 2. Etre dans un état technique parfait;
 3. Pas d’antigel dans le liquide de refroidissement;
 4. Niveau sonore:
 - a. Pas de limitations sur les circuit de:
 - i. Brno;
 - ii. Portimao;
 - b. Maximum (théorique) de 102 dB sur les circuits de:
 - i. Magny-Cours;

- ii. Nürburgring;
- c. Maximum effectif de 101 dB(A) sur le circuit de:
 - i. Assen (concrètement: échappement standard, ou échappement de remplacement avec “db-killer”, et de préférence un filtre à air qui absorbe le bruit);
- 5. Disposer d’un éclairage avant et arrière:
 - a. Gros phare à l’avant relié à l’alternateur et d’une puissance équivalente au phare d’origine (de préférence plus !) Conseil : remplacez vos lampes d’origines par des lampes halogènes;
 - b. Feu arrière obligatoire, sans feu de frein, fixé le plus possible à l’arrière de la moto;
- 6. Pas de rétroviseurs;
- 7. Pas de clignoteurs (ou occultés);
- 8. Un numéro clairement lisible sur l’avant et l’arrière de la moto (toutes les motos du même Team doivent porter le même numéro)
- g. Contrôle technique
 - i. Seule la moto doit être présentée par un membre du Team;
 - ii. Lors du contrôle technique, la partie inférieure du carénage de la moto devra être enlevée sur place par le membre du Team
 - iii. La tenue exigée pour les pilotes, combinaison en cuir d’une pièce, casque, bottes, gants, grande protection du dos, le tout certifié CE, sera contrôlée aléatoirement le jour avant et le jour de la course;
- h. Exigences pour le Team
 - i. Chaque Team doit se composer de:
 - 1. 1 Team manager⁷;
 - 2. Minimum 2 et maximum 3 pilotes qui ont au moins 20 ans;
 - 3. Au maximum 5 membres (aides)⁸;
 - ii. Chaque pilote doit porter l’équipement suivant pendant la course, le tout certifié CE:
 - 1. combinaison en cuir d’une pièce;
 - 2. protection du dos grand modèle;
 - 3. casque intégral;
 - 4. bottes moto type “circuit”;
 - 5. gants;
- i. Horaires: voir annexe
- j. Déroulement de la course
 - i. Briefing obligatoire:

⁷ Peut aussi être un des pilotes.

⁸ “Maximum” signifie qu’il n’y a pas de minimum. La structure la plus minimaliste se compose donc de 2 personnes : les 2 pilotes, dont un est le Team manager et dont le pilote qui ne prend pas le départ est “l’aide” qui tient la moto lors de la procédure de départ. Si un petit Team comme ça choisit de ne rouler qu’avec une moto (au lieu que chaque pilote ne roule avec sa propre moto), il y aura lieu de mettre la procédure de changement de pilote (pendant laquelle le plein est effectué suivant la procédure décrite ci-dessous) bien au point.

1. Le briefing:
 - a. Est obligatoire et réservé aux:
 - i. Team managers;
 - ii. Pilotes;
 - b. Aura lieu à un endroit encore à déterminer (sera communiqué au plus tard lors des formalités administratives dans le paddock);
 2. Lors du briefing, les éclaircissements nécessaires et des informations importantes sont prodiguées aux Team managers et aux pilotes à propos de:
 - a. La procédure de départ Le Mans;
 - b. Les drapeaux;
 - c. Le déroulement de la course;
 - d. La durée proposée des différents relais;
 - e. La façon de changer de pilote et de transponder;
 - f. Le ravitaillement de la moto;
 - g. La cérémonie sur le podium;
 - h. Divers
 3. Au début et à la fin du briefing, une liste de présence nominative devra être signée par chaque:
 - a. Team manager;
 - b. Pilote;
 4. Des pilotes qui n'étaient pas présent pendant le briefing complet (la liste de présence compte comme critère) ne pourront pas participer à la course, sans être remboursé ;
- ii. Procédure de départ Le Mans:
1. Le pilote de chaque Team le mieux classé aux essais est celui qui prend le départ;
 2. Mise en place sur la pitlane:
 - a. 30' avant le départ, le Team qui a réalisé la pole position place la moto du pilote le plus rapide à la fin de la pitlane, juste avant le feu rouge;
 - b. Ensuite, chaque Team place sa moto derrière la moto de la pole suivant l'ordre des qualifications (un officiel accompagnera la mise en place);
 - c. La mise en place des motos doit être réalisée par un membre du Team sans démarrer la moto (il faut donc la pousser);
 - d. 22' avant le départ:
 - i. La mise en place sur la pitlane doit être terminée;
 - ii. Il y aura:
 1. Un signal sonore;
 2. Le passage dans la pitlane et dans tous les box d'un panneau "**Pilots @ Bikes**" suite à quoi les pilotes se rendent vers leur moto et s'y installent toujours sans la démarrer;
 - e. 20' avant le départ:

- i. Il y aura:
 1. Un signal sonore;
 2. Un panneau “**Engines ON!**” sera présenté;
 - ii. Suite à cela les pilotes démarrent leur moto, sans donner trop de gaz si ce n’est pas nécessaire;
 3. Tour de reconnaissance:
 - a. 19’ avant le départ, le feu rouge à la fin de la pitlane passera au vert;
 - b. Tous les pilotes s’engagent alors sur le circuit, un par un, avec un écart de 2” entre chaque moto;
 - c. 1 tour de reconnaissance est effectué, à une vitesse “moyenne” pendant lequel:
 - i. Il est interdit de dépasser;
 - ii. Il y a lieu de garder environ 50 m entre chaque moto;
 - d. Les Teams qui n’auraient pas pris leur place avant l’entame du tour de reconnaissance devront prendre le départ à partir de la pitlane après que tous les participants soient partis et que le feu à la fin de la pitlane soit passé au vert;
 - e. Une fois que les motos ont quitté la pitlane, on ne peut plus changer de moto et aucun plein ne peut plus être effectué;
 - f. Après le tour de reconnaissance et jusqu’à ce que le panneau “**3**” soit présenté, on peut encore:
 - i. Changer de pneus;
 - ii. Effectuer des réparations;
 4. Mise en place sur la grille de départ: après le tour de reconnaissance, les pilotes se mettent en place sur la grille lentement, un par un (des officiels accompagneront la mise en place):
 - a. Le long du pitwall;
 - b. Avec un angle de 45° par rapport à la ligne start/finish;
 - c. Avec une distance de 2m entre chaque moto;
 - d. La moto est alors prise en charge par un membre de chaque Team;
 5. Deux tours de chauffe:
 - a. 13’ avant le départ, le panneau “**5**” sera présenté, par lequel le décompte avant l’entame des 2 tours de chauffe est annoncé;
 - b. 11’ avant le départ, le panneau “**3**” sera présenté, après quoi:
 - i. Seuls:
 1. Les pilotes qui prennent le départ;
 2. Un membre du Team qui tient la moto;
 3. Une umbrella girl;

- peuvent rester sur la grille de départ.
- ii. Toutes les autres personnes doivent quitter la grille de départ;
- iii. Les pilotes qui prendront le départ se déplacent vers l'autre côté de la piste;
- iv. Aucune intervention (p. e. technique) n'est plus permise sur la moto;
- c. 8' avant le départ, un panneau " **1'** " sera présenté, après quoi:
 - i. Les umbrella girl quittent aussi la grille;
 - ii. Les seules personnes (par Team) qui peuvent rester sur la grille de départ sont:
 - 1. Le membre du Team qui tient la moto;
 - 2. Le pilote situé de l'autre côté de la piste en face de sa moto;
- d. 7,5' avant le départ, un panneau " **30"** " sera présenté;
- e. 7' avant le départ, les lampes rouges au-dessus de la grille de départ s'allument, suite à quoi chaque pilote:
 - i. Court vers sa machine;
 - ii. Démarre son moteur;
 - iii. Entame les 2 tours de chauffe;
- f. Si, même après aide immédiate du membre du Team, un pilote n'arrive pas à démarrer sa moto, celle-ci sera poussée dans le pits et le pilote devra démarrer de la pitlane (quand le feu à la fin de la pitlane sera passé au vert);
- g. Pendant les 2 tours de chauffe:
 - i. Un véhicule de la direction de course suit les pilotes;
 - ii. Au passage de la ligne start/finish après le premier tour de chauffe, un panneau "**1 Lap**" sera présenté;
- 6. Après le deuxième tour de chauffe:
 - a. Les pilotes sont attendus par un officiel muni d'un drapeau rouge à hauteur de la ligne start/finish;
 - b. Chaque pilote s'arrête à la hauteur de sa place de départ;
 - c. Chaque pilote coupe son moteur;
 - d. Les motos sont mises en place de la même manière que pour le départ avant les 2 tours de chauffe;
 - e. Un officiel muni d'un drapeau rouge et d'un drapeau vert se trouvera à la fin de la ligne de départ / pitwall:
 - i. Le drapeau rouge sert à empêcher un pilote qui arriverait derrière la voiture suiveuse de se placer à la place prévue, mais de se placer tout derrière;

- ii. Le drapeau vert sert à indiquer à l'officiel qui donnera le départ que les motos et les pilotes sont prêts pour le départ;
 - f. Après avoir vu le drapeau vert, l'officiel qui donnera le départ prévient par radio celui qui a le drapeau rouge qu'il peut quitter la grille de départ;
 - g. 1' avant le départ, combiné à un signal sonore, un panneau " **1'** " sera présenté;
 - h. 30" avant le départ, combiné à un signal sonore, un panneau " **30"** " sera présenté;
 - i. Au moment du départ, les lampes rouges au-dessus de la grille de départ passent au vert suite à quoi chaque pilote:
 - i. Court vers sa machine;
 - ii. Démarre son moteur et entame la course (la moto doit être démarrée par ses propres moyens, sans aucune aide extérieure);
 - j. Si un pilote n'arrive pas à démarrer son moteur, le directeur de course signalera par son drapeau vert, au moment où il le jugera possible et sûr, l'autorisation au membre du Team du pilote de pousser sa machine;
 - i. Si cela ne suffit pas pour démarrer la moto, les commissaires de piste/officiels poussent la machine le plus rapidement possible via le chemin le plus court dans le pits;
 - ii. Une fois que tous les pilotes sur la grille se sont élancés, les feux rouges à la fin de la pitlane passeront au vert afin que ceux qui se trouvent encore dans la pitlane puissent s'élancer à leur tour;
- iii. Pitstops;
- 1. Pour les Teams avec une seule moto
 - a. La vitesse dans la pitlane est limitée à 40 km/h;
 - b. A l'arrivée à hauteur du pitbox du Team, le moteur doit être coupé;
 - c. Si des travaux doivent être effectués sur la moto, autres que le ravitaillement ou le changement de roues ou de freins, la moto doit être rentrée dans le pitbox;
 - d. Avant de ravitailler la moto, celle-ci doit être installée sur son support arrière;
 - e. Le pilote ne peut pas rester sur la moto pendant le ravitaillement;
 - f. Aucune autre intervention technique ne peut être effectuée sur la moto pendant le ravitaillement;
 - g. Chaque Team doit avoir un membre responsable de la sécurité incendie. Celui-ci doit disposer d'un

- extincteur (minimum 9 kg). Le responsable sécurité incendie doit:
- i. Toujours être présent lors des ravitaillements, l'extincteur en main, 100 % opérationnel (= prêt à intervenir);
 - ii. Porter un casque, ainsi que des gants et une salopette;
- h. Systèmes de ravitaillement non permis:
- i. Quand l'essence entre en contact avec l'air libre;
 - ii. A pression;
- i. Chaque Team doit disposer d'une quantité de ciment fin et d'une brosse pour, si nécessaire, nettoyer les traces d'essence et d'huile sur la pitlane devant leur pitbox;
- j. Procédure pour reprendre la course (après le ravitaillement et éventuellement le changement de pilote):
- i. Le pilote s'installe sur la moto;
 - ii. Un membre du Team descend la moto de son support;
 - iii. Le pilote met le moteur en marche en appuyant sur le bouton de démarrage;
 - iv. Le pilote redémarre (vitesse maximale dans la pitlane = 40 km/h);
 - v. La moto ne peut pas être poussée pour mettre en marche le moteur;
2. Règles supplémentaires pour les Teams avec plus d'une moto
- a. Quand une moto est sur le circuit, l'autre (les autres) sera(ont) ravitaillée(s) sur la pitlane (donc pas dans le pitbox);
 - b. Les autres interventions doivent être effectuées dans le pitbox;
 - c. Après le ravitaillement, la moto doit être replacée dans le pitbox;
 - d. A chaque pitstop pendant lequel on change de moto, un changement de pilote doit être effectué;
 - e. Lors du changement de moto, seuls les pilotes concernés peuvent entrer en action, aucun autre membre du Team;
 - f. Procédure pour le changement de moto et de pilote:
 - i. Pilote qui veut être remplacé:
 1. Rentre dans la pitlane;
 2. S'arrête sur la pitlane à hauteur du pitbox de son Team;
 3. Coupe le moteur;
 - ii. Pilote qui va effectuer le prochain relais:

1. Met la moto de son collègue sur ses supports (après que le moteur ait été coupé);
 - iii. Pilote qui a terminé son relais:
 1. Descend de sa moto et pousse la moto de son collègue hors du pitbox;
 - iv. Pilote qui va effectuer le prochain relais:
 1. Met sa moto sur ses supports;
 2. S'installe sur sa moto;
 - v. Pilote qui a terminé son relais:
 1. Place le transponder de sa moto sur celle de son collègue;
 2. Descend la moto de son collègue de ses supports;
 - vi. Pilote qui va effectuer le prochain relais:
 1. Met le moteur en marche et démarre (vitesse max sur la pitlane = 40 km/h);
- iv. Procédure en cas de crash ou de problème technique
 1. Les pilotes accidentés qui ne savent pas continuer la course (problème technique ou médical) attendent l'assistance médicale du "safety crew" du circuit.
 - a. Ceux-ci ramènent le pilote et le transponder;
 - b. Si le pilote doit être évacué pour jouir de soins médicaux:
 - i. Le transponder sera restitué au Team, pour que ses équipiers puissent continuer la course;
 - ii. Il peut rejoindre son Team après accord du médecin de course;
 2. En cas de problème technique ou de panne sur le circuit, le pilote déplacera sa machine pour qu'elle ne gêne pas les autres pilotes;
 - a. Après cela il peut éventuellement, uniquement avec les moyens du bord, essayer de résoudre le problème et/ou d'effectuer la réparation;
 - b. Si le pilote ne peut résoudre le problème, et/ou ne peut effectuer la réparation, il doit attendre l'assistance du "safety crew" du circuit.
 - i. Ceux-ci ramènent le pilote et le transponder;
 - ii. Ces co-équipiers peuvent continuer la course;
 - iii. Aucune moto ne sera ramenée aux stands pendant la course;
- v. Procédure en cas d'arrêt de la course suivi d'un nouveau départ
 1. Si le déroulement normal de la course n'est plus possible et que la sécurité des participants n'est plus garantie, le directeur de course peut décider d'arrêter la course au moyen du drapeau rouge et/ou des lampes rouges;
 2. Après cela, les pilotes doivent ralentir immédiatement et rejoindre la pitlane;

3. Le premier pilote qui entre dans la pitlane doit se placer à la fin de celle-ci du côté indiqué par un officiel. Les autres pilotes suivent un à un et se placent derrière lui à la place suivante;
4. Dès que les officiels en donnent le signal, ils peuvent (max 2 membres du Team par moto):
 - a. Mettre la moto sur ses supports;
 - b. Installer les chauffe-pneus;
 - i. Sans génératrice ou raccordement électrique;
 - ii. Simplement destiné à ce que les pneus refroidissent moins vite;
 - c. Donner à boire au pilote;
5. Il est interdit:
 - a. De s'arrêter à hauteur des pitbox;
 - b. De faire venir plus de 2 membres du Team près de la moto;
6. Pendant cette procédure, le temps continue à s'écouler et toutes les règles de courses restent d'application;
7. Nouveau départ
 - a. Se passe comme départ lancé;
 - b. A la fin de la pitlane, un panneau signalera à tous les pilotes le nombre de tours de chauffe (1 ou 2);
 - c. Quand la lampe rouge à la fin de la pitlane passe au vert, les pilotes s'élancent un à un dans l'ordre où ils sont rentrés. Ceci sera accompagné par les officiels;
 - d. Le tempo est déterminé par le pilote qui est rentré le premier (et donc sorti le premier) dans la pitlane;
 - e. Il est interdit de dépasser pendant ces tours de chauffe;
 - f. A l'approche de la dernière partie du circuit avant la ligne start/finish, le premier pilote diminue le tempo pour que le groupe se recomacte;
 - g. Sur cette partie du circuit les drapeaux jaunes sont agités signalant aux pilotes qu'ils doivent être prudents et doivent ralentir;
 - h. Quand les lampes au-dessus de la ligne start / finish passent au vert, la course peut être reprise;
- vi. Procédure "Stop & Go"
 1. Pendant la course, le pilote qui se voit obligé, à la présentation le long de la ligne droite d'un panneau "STOP & GO" reprenant son numéro, de rejoindre la pitlane, devra rester 15 secondes dans la "zone de pénalité". Ensuite il pourra reprendre la course;
 2. Dès que le Team du pilote concerné est prévenu de la pénalité, il présentera au niveau de la ligne start/finish le panneau "STOP & GO" reprenant son numéro;
 3. Si ce panneau est présenté 5 fois et que le pilote ne réagit toujours pas, un drapeau noir lui sera présenté et le Team sera exclus de la course;

4. Il n'est pas permis, lors de l'exécution d'une sanction "Stop & Go", de s'arrêter à la hauteur des pitbox;
- vii. Drapeaux et lampes
 1. Les plus importants (= drapeaux et lampes qui d'une part transmettent des informations mais d'autre part et surtout transmettent des instructions (= "ordres"))
 - a. Drapeau jaune
 - i. Présenté sans être agité: "obstacle" à côté du circuit;
 - ii. Présenté agité: "obstacle" sur le circuit;
 - iii. Diminuer la vitesse et défense de dépasser;
 - b. Drapeau blanc
 - i. Il y a un véhicule lent, ambulance ou véhicule similaire sur le circuit.
 - ii. S'il est présenté agité, cela signifie que le pilote va rencontrer ce véhicule sur cette partie du circuit;
 - iii. Le dépassement de ce véhicule est permis;
 - iv. Le dépassement des autres pilotes est interdit;
 - v. A partir du moment où un tel véhicule s'arrête sur le circuit, les drapeaux jaunes sont présentés en plus des blancs;
 - c. Drapeau ou lampe rouge
 - i. Peut être présenté à la fin de la pitlane ou sur le circuit;
 - ii. Si présenté sur le circuit:
 1. Ralentir;
 2. Interdit de dépasser;
 3. Rejoindre la Pitlane le plus vite possible;
 - iii. Si présenté à la fin de la pitlane: ne pas quitter la pitlane;
 - iv. A la fin du tour de reconnaissance et à la fin des tours de chauffe, ce drapeau est présenté sur la grille de départ sans être agité;
 - d. Drapeau noir
 - i. Ce drapeau:
 1. Est utilisé pour donner des instructions à un pilote déterminé;
 2. Doit être présenté non agité en combinaison avec le numéro du pilote;
 3. Lors d'une course, le Team du pilote doit idéalement être averti à l'avance;
 2. Les informatifs
 - a. Drapeau vert
 - i. La course est libre de tout danger.
 - ii. Ce drapeau est présenté non agité:
 1. A chaque poste pendant:

- a. Le premier tour de chaque session d'entraînement;
 - b. Le tour de reconnaissance;
 - c. Le premier des tours de chauffe;
 - 2. Au poste où un drapeau jaune avait été présenté quand la situation ayant mené la présentation du drapeau jaune est rétablie;
 - iii. Ce drapeau peut être présenté agité:
 - 1. Par celui qui donne le départ, pour signaler le début des tours de chauffe (peut être remplacé par des lampes vertes);
 - 2. Quand la pitlane est ouverte, au début / à la sortie de la pitlane (peut être remplacé par des lampes vertes);
 - b. Lampe(s) verte(s): si présente(s) structurellement (si non: remplacée par un drapeau vert) sont allumées pour signaler le début:
 - i. De(s) session(s) d'entraînement;
 - ii. De(s) session(s) du Warm-up;
 - iii. Du tour de reconnaissance;
 - iv. Des tours de chauffe;
 - c. Drapeau jaune à bandes rouges
 - i. Grip ou adhérence variable (lire: en diminution) sur cette partie du circuit pour une autre raison que la pluie;
 - ii. Ce drapeau doit être présenté non agité;
 - d. Drapeau blanc avec une croix rouge en diagonale
 - i. Gouttes de pluie sur cette partie du circuit;
 - ii. Ce drapeau doit être présenté non agité;
 - e. Drapeau bleu
 - i. Ce drapeau:
 - 1. Doit être présenté agité;
 - 2. Signale à un pilote qu'il est sur le point d'être dépassé;
 - ii. Le pilote concerné doit:
 - 1. Garder sa ligne
 - 2. Ralentir progressivement pour permettre au pilote plus rapide de le dépasser;
 - f. Drapeau à carreaux noirs et blancs: doit être présenté agité, au niveau de la ligne start / finish, pour annoncer la fin de la session de roulage ou de la course;
- viii. Podium
- 1. 15' après la fin de la course;

2. Pour les “ 4 heures EYBIS de Magny-Cours ”, le podium officiel (éclairé) sera utilisé, c’est-à-dire celui qui est utilisé en World SBK et au Bol d’Or du WK Endurance;

k. Sanctions

- i. Si un Team encourt une sanction, celle-ci est communiquée le plus vite possible au Team manager concerné qui, si nécessaire (pe. un “Stop & Go”), passe directement à l’exécution;
- ii. La règle générale pendant le powerTrophy est que le non-respect de quelque règle que ce soit donnera lieu à un “Stop & Go”;
- iii. La direction de course est souveraine dans son jugement et peut même, comme mesure coercitive extrême, retirer un Team de la course;

l. Classements

- i. Chaque classement sera fait sur base des 4 meilleurs résultats obtenus ;
- ii. Toutes les motos roulent ensemble lors des courses;
- iii. Il n’est pas fait de différence entre les Teams avec une ou plusieurs motos :
 1. Les Teams avec 1 moto ont un avantage vu qu’ils peuvent utiliser un réservoir endurance (= plus grand volume) et peuvent utiliser n’importe quel système de ravitaillement, mais ont par contre l’inconvénient qu’ils ne peuvent effectuer le ravitaillement qu’après que la moto soit rentrée d’un relais;
 2. Les Teams avec plusieurs motos ont l’avantage de pouvoir effectuer le ravitaillement pendant qu’une autre moto roule, ne perdant pas de temps lors du changement de pilote, mais ont par contre l’inconvénient qu’ils doivent rouler avec un réservoir standard (= plus petit volume) et qu’ils doivent suivre une procédure très strictement réglementée pour le changement de pilote, qui fait également perdre du temps;
- iv. Deux classements sont établis pour les résultats de la course, les podiums et le classement final du powerTrophy:
 1. – 850 cc
 - a. Les 600 cc, 675 cc en 750 cc + la Ducati 848;
 - b. Egalement repris dans la catégorie – 850 cc: Ducati 916, 955, 996, 998 en 999;
 2. + 850 cc
- v. Répartition des points par course, basée sur la place obtenue dans chaque catégorie à la fin de la course:

1	50	11	15	21	5
2	40	12	14	22	4
3	32	13	13	23	3
4	26	14	12	24	2
5	22	15	11	25	1
6	20	16	10		
7	19	17	9		
8	18	18	8		

9	17	19	7
10	16	20	6

- vi. Par course, 5 points supplémentaires peuvent être attribués (indépendamment de la catégorie) aux Teams suivants:
1. Le Team dont la provenance est la plus éloignée du circuit:
 - a. Les distances respectives des habitations de chacun des pilotes jusqu'au circuit où a lieu l'événement sont additionnées. Ce montant est ensuite divisé par le nombre de pilotes composant le Team;
 - b. Le Team manager du Team qui gagne ces points devra confirmer le domicile (communiqué lors de la réservation en ligne) des deux pilotes auprès de la direction de course au moyen de leurs cartes d'identité;
 2. Le Team avec la plus grande différence d'âge entre le plus jeune et le pilote le plus ancien: le Team manager du Team qui gagne ces points devra confirmer l'âge (communiqué lors de la réservation en ligne) de ces deux pilotes auprès de la direction de course au moyen de leurs cartes d'identité;
 3. Le Team dont la moyenne des âges des pilotes est la plus grande;
 4. Chaque Team avec au moins un pilote féminin.
 5. Chaque Team dont tous les "*crew members*" (membres du Team) portent les mêmes uniformes du Team pendant tout le week-end de course (pe. T-shirts, sweaters, casquettes, etc.), reprenant:
 - a. Le nom du Team;
 - b. Le logo éventuel du Team;
 - c. Le logo "powerTrophy 2012"⁹;
 - d. 5 points supplémentaires seront attribués si sur les T-shirts qui sont portés par tous les membres du Team durant tout le week-end de course, un des mots suivants y est repris:
 - i. Team manager;
 - ii. Pilot;
 - iii. Crew;
 - e. Le but est évidemment que seule une personne du Team porte le T-shirt "Team manager" et seules 3 personnes max par Team un T-shirt "Pilot";
 - f. Le prénom de chacun sur le T-shirt est un plus, mais ne rapporte aucun point supplémentaire;
 6. Chaque Team qui, lors de la procédure d'inscription en ligne, a profité de l'option 2 sets (= 2 pneus avant et 2 pneus arrières) de pneus DUNLOP D 211 GP et les a payés. La composition du compound est "soft" pour l'avant et

⁹ Ce logo peut être téléchargé sur www.powertrophy.com en format vectoriel (.ai), ce qui veut dire qu'il peut être agrandi ou rapetissé sans perte de qualité;

“endurance” pour l’arrière (aucun choix d’autres compounds n’est proposé par cette option lors de la réservation en ligne).

- vii. Seuls les points récoltés suivant les résultats de la course sont pris en compte pour déterminer le podium de la course concernée. Les points supplémentaires ne comptent que pour le classement final du powerTrophy, ainsi que, dans l’attente des résultats à la fin de la saison, pour établir le classement intermédiaire du powerTrophy, qui sera consultable en ligne en permanence sur www.powertrophy.com ;
- viii. Pour les classements finaux au powerTrophy (voir aussi ci-dessous), tous les points obtenus lors de chaque course sont multipliés par un coefficient ;
 - 1. Ces coefficients sont les suivants :
 - a. Magny-Cours : 4 ;
 - b. Brno : 2 ;
 - c. Nürburgring : 3 ;
 - d. Assen : 2 ;
 - e. Portimao : 4 ;
 - 2. Ces coefficients sont en rapport avec la durée respective de chaque course ;

m. Prix

- i. A la fin de la saison “powerTrophy 2012”, 3 classements finaux seront établis:
 - 1. Classement final catégorie - 850 cc;
 - 2. Classement final catégorie + 850 cc;
 - 3. Classement final “Open”
 - a. Les classements des catégories – 850 cc et + 850 cc sont fusionnés;
 - b. La fusion de ces deux catégories sera effectué sur base des points obtenus pendant toute la saison (= somme des points obtenus lors des courses et des points supplémentaires) ;
 - c. Cette manière de fusionner les deux catégories a pour conséquence que la catégorie – 850 cc n’est pas pénalisée par rapport à la catégorie + 850 cc;
 - d. Le vainqueur final de la catégorie “open” sera donc soit le vainqueur de la catégorie – 850 cc soit celui de la catégorie + 850 cc.
 - e. C’est le vainqueur le plus “dominant” d’une des deux catégories qui remportera la catégorie “open”.
 - f. Exemple: une Yamaha R6 de 2005 (qui a gagné en catégorie – 850 cc) peut avoir toujours terminé derrière une Ducati 1198 S de 2011 (qui a gagné en catégorie + 850 cc), mais avoir plus de points dans sa catégorie (- 850 cc) que la (plus rapide et plus chère) Ducati dans sa catégorie (+ 850 cc). La R6 peut pe. avoir gagné toutes les courses dans sa catégorie alors que la Duc pourrait avoir terminé une fois 4^e mais

avoir quand-même remporté sa catégorie. Il est aussi possible que le vainqueur dans la catégorie – 850 cc ait remporté plus de points “supplémentaires” que le vainqueur de la catégorie + 850 cc , etc.

- ii. Après chaque course, il y aura deux podiums par catégorie avec les 3 meilleurs Teams: un suivant le résultat de la course du jour et un suivant le classement final général:
 1. Catégorie – 850 cc: podium pour les 3 premiers Teams, avec une coupe pour chacun des pilotes;
 2. Catégorie + 850 cc: podium pour les 3 premiers Teams, avec à nouveau une coupe pour chacun des pilotes;
- iii. Pour la catégorie “open”, la remise des prix (au lieu de coupes) n’aura lieu qu’à la fin de la saison pour les 5 meilleurs Teams:
 1. To be determined
 2. T.b.d.
 3. T.b.d.
 4. T.b.d.
 5. T.b.d.
- iv. Cette “cérémonie- podium – classement final”, remise des coupes et des prix aura lieu immédiatement après les “ 500 km EYBIS de Portimao ”, le dimanche 7 Octobre 2012 à Portimao, à un des endroits et moments suivants:
 1. Soit le midi dans le paddock, à la piscine;
 2. Soit le soir, au fantastique beach club “NoSolo Agua” (www.nosoloagua.com), situé au port de plaisance de Portimao, à un jet de l’hôtel Jupiter¹⁰. Si cette option est retenue, elle ira de pair avec un agréable walking diner;
- v. Les pilotes qui sont pris en considération pour recevoir une coupe ou un prix sont tenus d’être présents à cette “cérémonie- podium – classement final”, ” remise des coupes et des prix¹¹. Si les deux pilotes d’un Team qui devait recevoir une coupe ou un prix ne sont pas présents:
 1. S’il s’agit de coupes, celles-ci seront remises au Team qui avait terminé juste derrière. Si plusieurs Teams ne sont pas présents, on reculera chaque fois d’une place dans le classement pour la remise de ces coupes;
 2. S’il s’agit d’un prix, celui-ci sera mis en loterie entre les Teams dont les deux pilotes sont présents;

5. Administration

- a. Inscriptions:
 - i. En ligne via www.powertrophy.com
 - ii. Privé club race

¹⁰ L’hôtel Jupiter (www.hoteljupiter.pt) = l’hôtel ou le team EYBIS au complet et la plupart des participants aux événements EYBIS à Portimao ont l’habitude de séjourner. Le prix pour une chambre double, avec WIFI gratuit dans la chambre, et buffet déjeuner pour 2 personnes, était en 2011, de 44 € par chambre et par nuit pour les clients EYBIS. L’hôtel est situé sur la digue de Portimao (donc avec vue sur la mer).

¹¹ Les deux pilotes de chaque Team vainqueur d’un prix ou une coupe;

1. Pour participer aux courses d'endurance du powerTrophy , il n'est pas nécessaire d'avoir une licence;
2. Les courses d'endurance du powerTrophy ont lieu dans le cadre d'un événement privé bien assuré.
3. Le caractère privé de ces événements signifie e. a. que:
 - a. Il n'y a pas d'ingérence des fédérations moto;
 - b. Nous pouvons établir notre propre règlement nous-mêmes (pe. Exclusion des pilotes trop rapides, notre propre manière d'attribuer les points, etc.);
 - c. L'accès au paddock sera gardé jour et nuit;
 - d. Seuls les membres du Team qui ont été mentionnés lors de la procédure d'inscription recevront un bracelet marqué et daté nécessaire pour avoir accès au paddock (il sera possible de modifier en ligne la composition du Team nominativement jusqu'à 10 jours avant l'événement);
 - e. Aucun public n'est autorisé;
- iii. EYBIS se réserve le droit de refuser une inscription, sans devoir en motiver la raison;
- b. Assurance(s)
 - i. Une assurance du type "*responsabilité civile sports mécaniques*" est prévue dans le prix de l'inscription pour tous les membres du Team¹². Celle-ci couvre les sévices corporels, les pertes matérielles et économiques pour un montant maximal forfaitaire de 3.000.000 € par perte ou sévice¹³.
- c. Conditions générales
 - i. EYBIS se conserve le droit de – si nécessaire – compléter / adapter ce document. La version sera toujours mise en haut du document, avec la date sur laquelle la version concernée a été faite ;
 - ii. Le mot "*Trophy*" souligne le concept de *gentlemen riding* et la *bonne ambiance* qui est visée dans ce championnat;
 - iii. La vitesse maximale dans la pitlane est de 40 km/h;
 - iv. Ce document décrit les:
 1. Modalités suivant lesquelles EYBIS organise le powerTrophy;
 2. Prescriptions que tous les participants au powerTrophy sont tenus de respecter;
 - v. Chaque team manager est responsable de veiller à ce que tout son Team ait connaissance (approfondie) des modalités décrites dans ce document;
 - vi. Droits

¹² Pour être membre d'un Team, il faut avoir été nominativement inscrit au plus tard 10 jours avant le début de la course en ligne via www.powertrophy.com, soit lors de la procédure d'inscription, soit par après via "Ma page" du Team concerné.

¹³ Pour tout ce qui touche à l'assurance, seul le texte original de la police est valable en droit.

1. EYBIS et ses partenaires se réservent le droit d'utiliser tous les résultats et images (photo/vidéo) éventuelles à des fins publicitaires, commerciales, de communication et/ou de marketing;
 2. Chaque participant au powerTrophy:
 - a. Respectera tous les sponsorings et/ou partenariats d'EYBIS et consent qu'EYBIS et ses partenaires utilisent son image et résultats à des fins publicitaires, commerciales, de communication et/ou de marketing;
 - b. Confirme par son inscription être libre de tout accord ou obligation en faveur d'un tiers afin qu'il puisse respecter les modalités de ce document;
 3. Sans l'autorisation d'EYBIS, aucune marque, entreprise, organisation et/ou association qui n'est pas partenaire du powerTrophy, ne peut utiliser le logo et/ou les résultats powerTrophy à des fins publicitaires, commerciales, de communication et/ou de marketing.
- vii. Pour pouvoir faire partie de la "catégorie - 850 cc", toutes les motos doivent appartenir à cette catégorie. Si une des motos fait partie de la "catégorie + 850 cc", le Team complet fera partie de la "catégorie + 850 cc";
- viii. Nombre maximal de Teams autorisés
- | | | |
|-------------------------------------------|---|----|
| 1. "EYBIS 4 hours of Magny-Cours " | - | 57 |
| 2. "EYBIS 2 hours of Brno " | - | 60 |
| 3. "EYBIS 3 hours of Nürburgring " | - | 60 |
| 4. "EYBIS Assen 250" | - | 40 |
| 5. "EYBIS 500 km of Portimao " | - | 50 |
- ix. Annulation(s)
1. EYBIS jugera *en âme et conscience*, après avoir pris connaissance des raisons de l'annulation, si celle-ci peut être qualifiée de "*raisonnable*" et "*justifiée*";
 2. Si une annulation est considérée comme étant raisonnable et justifiée:
 - a. Des frais administratifs d'annulation de 70 € par Team (en d'autres termes 35 € par pilote) seront comptés;
 - b. EYBIS créera dans la "Ma page" du Team concerné 4 vouchers d'une valeur du montant de l'inscription diminuée des frais administratifs d'annulation. Ces vouchers seront valables jusqu'à la fin de la saison suivante. Le système d'inscription EYBIS accepte pour:
 - i. Les inscriptions individuelles à tous les événements EYBIS "roulage libre", 1 voucher par inscription;
 - ii. Les inscriptions de Teams au powerTrophy, 2 vouchers maximum par inscription;

- x. Toutes les situations possibles non décrites dans ce document seront résolues par EYBIS selon le principe d' "*humanité*" et du "*sens commun*". Aucun recours n'est possible contre ces "*décisions*";

6. Logistique

a. "4 heures EYBIS de Magny-Cours"

i. Pitbox

1. Pour les "4 heures EYBIS de Magny-Cours", un demi pitbox est mis à la disposition de chaque Team à partir du jeudi soir 19 Avril 2012, à partir de 19h;
2. Chaque pitbox est divisé en deux dans le sens de la longueur;
3. Chaque Team aura l'occasion, pendant la procédure de réservation en ligne, de mentionner avec quel autre Team il désire partager un pitbox. Si chaque Team mentionne respectivement l'autre, priorité y sera donnée;
4. Une caution de 100 € sera demandée. Elle sera restituée à la remise du (demi) pitbox en bon état, vide et nettoyé;

ii. Essence

1. Dans le paddock de Magny-Cours il y a une pompe à essence où il y a moyen de payer avec une carte de crédit. Cette pompe est disponible, pendant tout le powerTrophy.

iii. Catering

1. Il y a un snack bar juste derrière les pitbox qui sert e.a. des hamburgers, frites, spaghettis et différentes sortes de boissons, ouvert jusque 23h30;

iv. Achats de dernière minute

1. Il y a moyen d'effectuer des achats pendant l'événement au grand magasin de Magny-Cours;

- b. Autres : à suivre dans des versions futures de ce document ;

7. Questions, remarques constructives ou suggestions?

N'hésitez pas:

- i. Par mail à frank@eybis.com;
- ii. Au Tf + 32 476 691 091;