



REGLEMENT

CHAMPIONNAT
VITESSE
CYCLO

2019

SOMMAIRE

1. DEFINITION	1
2. CATEGORIES	1
3. CONCURRENTS	1
4. MACHINES	1
5. EPREUVES	2
6. PARCOURS	2
7. ENGAGEMENTS	2
8. VERIFICATIONS ET BRIEFING	3
9. ESSAIS – PRE-Grille	4
10. COURSES	4
11. CAMERAS	6
12. CLASSEMENT	6
13. PENALITES	6
14. RECOMPENSES	6
15. RECLAMATIONS (Titre VI du code sportif National)	7
16. VALIDATION DU CHAMPIONNAT	7
17. ASSURANCES	7
Annexe 1 : Règles techniques vitesse et endurance CYCLO	8
I. CATEGORIES	8
II. REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL	8
II.1. Matériaux	8
II.2. Leviers	8
II.3. Fixation étriers de frein avant	9
II.4. Papillons de gaz	9
II.5. Coupe Circuit	9
II.6. Protections	9
II.7. Refroidissement	9
II.8. Garde-boue	9
II.9. Tuyaux d'échappement et silencieux	9
II.10. Guidon	9
II.11. Repose-pied	10
II.12. Plaques numéros (règlement FIM, Annexe 01, diagramme “ 0 ”)	10
II.13. Récupérateur	10
II.14. Bouchons de vidange, niveau et remplissage	10
II.15. Pneumatiques	10
II.16. Éléments de fixation (attaches diverses)	10
II.17. Modifications obligatoires	10
II.18. Modifications tolérées	10
III. Règlement technique spécifique à chaque catégorie	11
III.1. SCOOT	11
III.2. MAXI SCOOT	12
III.3.15CV	12
III.4.25POWER.....	13
III.5.PREGP.	14
III.6. MINIVERT 85 CC	14

1. DEFINITION

La LIGUE REUNIONNAISE DE MOTOCYCLISME met en compétition pour l'année 2019, un cycle d'épreuves intitulées : «CHAMPIONNAT DE LA REUNION VITESSE CYCLO»

2. CATEGORIES

Les concurrents seront classés dans différentes catégories en fonction de la machine utilisée. Ces catégories sont :

- SCOOT
- MAXI SCOOT
- 15CV
- 25POWER
- PRE GP
- MINIVERT 65 CC
- MINIVERT 85 CC

3. CONCURRENTS

Les différentes catégories sont ouvertes aux pilotes âgés de plus de 7 ans minimum pour les machines de 65 cc 2 temps, de 10 ans pour 85cc 2 temps et de 12 ans minimum pour les autres.

Les participants devront être titulaires au minimum d'une licence une manifestation ou à l'année, de type NJ, ou NC0 délivrée par la F.F.M. Le Certificat d'Aptitude à la pratique du Sport Motocycliste est obligatoire pour tous les nouveaux licenciés.

Tout pilote mineur devra être obligatoirement accompagné d'une personne représentant légal ou mandaté, titulaire d'une licence F.F.M. en cours de validité; au minimum de catégorie LAP (Assistance Pilote).

Toute personne ayant accès à la zone de panneautage ou de pré-grille devra être titulaire d'une licence F.F.M. au minimum de catégorie LAP.

Un pilote étranger possédant une licence annuelle délivrée par la F.F.M. pourra participer aux épreuves du «CHAMPIONNAT DE LA REUNION VITESSE CYCLO».

Un pilote étranger titulaire d'une autorisation de sortie de territoire émanant de sa fédération pourra participer aux épreuves du championnat. Il sera classé dans l'épreuve mais pas dans le championnat. Les points marqués par ces pilotes seront réattribués dans le cadre du classement final du «CHAMPIONNAT DE LA REUNION VITESSE CYCLO».

4. MACHINES

Elles devront répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course.

Les plaques de course seront au nombre de trois (deux latérales à l'arrière et une frontale) de forme rectangulaire de dimensions 280 mm x 235 mm ou s'en approchant. Les dimensions recommandées de chaque chiffre sont :

Hauteur : 14 cm

Largeur : 9 cm

Épaisseur : 2,5 cm

Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

Les couleurs pour les plaques et numéros doivent correspondre au code couleur de chaque catégorie :

- SCOOT : fond vert numéro blanc
- MAXI SCOOT : fond noir numéro blanc
- 15CV : fond rouge numéro blanc
- 25POWER : fond blanc numéro noir
- PRE GP : fond jaune numéro noir
- MINIVERT 65 CC : fond bleu numéro blanc
- MINIVERT 85 CC : fond bleu numéro blanc

L'attribution des numéros de course, valables pendant la saison, sera effectuée pour chaque pilote engagé à l'année par Monsieur Larry ROBERT (Tél: 06 92 88 56 81).

5. EPREUVES

Elles seront organisées par les clubs affiliés à la F.F.M. et devront faire l'objet d'une inscription au calendrier régional. Les organisateurs devront respecter les dispositions prévues dans le Cahier des Charges du Championnat de la Réunion.

Le championnat est composé de 5 épreuves, qui se tiendront :

- les 2/3 Mars 2019 organisée par le TEAM PODIUM (Jamaïque),
- les 23/24 Mars 2019 organisée par le TEAM PODIUM (Jamaïque) ,
- les 13/14 Avril 2019 organisées par le TEAM RMC (Jamaïque),
- les 18/19 Juin 2019 organisée par TEAM PODIUM(Jamaïque)
- les 29/30 Juin 2019 organisée par le TEAM 974 deux zero(Jamaïque).

6.PARCOURS

Les épreuves se dérouleront sur des Circuits homologués. Pour un circuit de 800 mètres, la capacité sera de 25 pilotes. Au-delà de 800 mètres, la capacité sera augmentée de 2 pilotes par fraction de 100 mètres. En dessous de 800 mètres, la capacité sera diminuée de 2 pilotes par fraction de 100 mètres (selon homologation de la piste).

Lors des essais, la capacité pourra être majorée de 20%. Ces chiffres représentent un maximum de concurrents pendant une manche courue.

Les organisateurs devront faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier en fonction des directives et homologation de la CDSR (Commission Départementale de Sécurité Routière).

Le circuit peut être permanent réservé aux deux roues et/ou un circuit homologué pour le karting et/ou un circuit provisoire aménagé pour la circonstance et répondant aux dispositions évoquées ci-après.

Si la piste est pourvue de bretelles de raccordement formant plusieurs possibilités de pistes de longueur différente, les bretelles non utilisées doivent être fermées par des piles de pneus liaisonnés.

7. ENGAGEMENTS

La clôture des engagements et les règlements seront effectués 2 jours avant le début de la compétition, sur le site de sport pro : www.sportpro.re

Le tarif des engagements est arrêté à : CYCLO : 70€

MONOBIKE : 80€

Toutefois l'organisation prolongera les inscriptions jusqu'au jour des vérifications administratives et techniques (en général le samedi), mais tout retard sera sanctionné d'une majoration de **20€**.

8. VERIFICATIONS ET BRIEFING

Les contrôles administratifs et techniques **sont obligatoires et devront** être effectués le samedi précédent la manifestation entre 14 heures et 18 heures.

Vérifications administratives :

Les pilotes devront présenter personnellement leur licence en cours de validité avec leur permis de conduire ou leur C.A.S.M, ainsi qu'une pièce d'identité en cours de validité.

Vérifications techniques :

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.

Le livret technique de la moto devra être présenté et sera exigé pour chaque course.

A partir de 2019 le livret sera au prix de 1 (un) euro.

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la durée de l'épreuve. 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.

Les pilotes devront présenter leur équipement complet en bon état lors du contrôle technique :

- casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, à jugulaire, de moins de 5 ans et homologué (normes E... ou O5),
- combinaison en cuir d'une seule pièce ou de deux parties cousues, doublée avec un matériau de type coton, soie Nomex. Les doublures synthétiques sont interdites,
- gants et les bottes en cuir,
- protection dorsale **certifiée à la norme en vigueur,**
- **Tapis environnemental.**

Un droit d'engagement peut être prévu par le Club organisateur.

Dans ce cas, le Règlement Particulier indiquera s'il est ou non remboursable aux participants et dans quelles conditions.

Le montant du droit d'engagement est de droit remboursable à tout coureur ou concurrent dont la candidature n'aura pas été retenue.

La clôture des engagements et les règlements seront effectués 2 jours avant le début de la compétition soit jusqu'au jeudi sur le site de sport pro : www.sportpro.re

Le tarif des engagements est arrêté à : **80€ pour les monobikes et 70€ pour les cyclos**

Toutefois l'organisation prolongera les inscriptions jusqu'au jour du contrôle technique et contrôle administratif (le samedi) *en fonction des places*

disponibles (24), mais à partir du vendredi cet engagement sera sanctionné d'une majoration de **20€**.

L'engagement et le transpondeur feront l'objet d'une somme globale à réclamer au pilote.

Le nouveau montant des engagements ci-dessus, **inclut la mise à disposition du transpondeur.**

Il est toutefois rappeler que le transpondeur doit être rendu après sa dernière manche de la manifestation dans les 30 minutes. Passé ce délai une amende de 20€ sera exigible pour la course suivante, en cas de non règlement de cette amende il ne sera plus délivré de transpondeur à ce licencié.

Le transpondeur est placé sous l'entière responsabilité du concurrent pendant la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte, le vol ou la détérioration même involontaire du matériel est à la charge du concurrent.

Le transpondeur devra être fixé à l'avant de la machine (sur un tube de fourche derrière la plaque numéro) en position verticale, goupille vers le haut.

N.B : Si un pilote ne peut se présenter lors de ces vérifications, il peut mandater un mécanicien qui présentera les documents à la vérification administrative et la machine à la vérification technique.

Les concurrents ne pourront participer aux essais libres qu'après avoir satisfait aux vérifications administratives et techniques.

Briefing :

Tous les pilotes devront assister au briefing des pilotes. Les mineurs devront être accompagnés par leur représentant.

Toute absence entraînera une pénalité de 5 secondes sur le résultat de la première manche.

9. ESSAIS – PRE-GRILLE

ESSAIS

Les essais sont obligatoires. L'organisateur devra prévoir 1 séance de 10 minutes, soit de 5 minutes en essais libre et 5 minutes en chronométré afin de déterminer la grille de départ. Chaque pilote devra obligatoirement couvrir 3 tours pour pouvoir prendre le départ de l'épreuve.

PRE-GRILLE

Deux appels des pilotes se feront avant le départ de leur catégorie respective, le pilote appelé se positionnera en pré-grille. La zone réservée à cet effet sera fermée 5 minutes après le 2^{ème} appel. Tout pilote en retard en pré-grille partira en dernière position de la voie des stands.

Une fois le pilote en grille, si celui-ci souhaite repartir au stand ou sortir de la piste, son départ se fera à l'entrée de la voie des stands et impérativement après le passage du dernier pilote.

10. COURSES

DEROULEMENT

Entrée parc fermé : les véhicules sont autorisés à entrer au parc uniquement pour décharger leur matériel et devront obligatoirement quitter le parc avant l'horaire prévu par le club organisateur.

Essais : les essais sont obligatoires. L'organisateur devra prévoir 1 séance d'essais libre et chronométré d'un total de 10 minutes, soit de 5 minutes en essai libre et 5 minutes en chronométré afin de déterminer la grille de départ. Chaque pilote devra obligatoirement couvrir 3 tours pour pouvoir prendre le départ de l'épreuve.

Position sur la pré grille : position en fonction des chronos ou classement championnat de l'année en cours ou à défaut pour la première course tirage au sort.

Pré-grille :

- Deux appels des pilotes se feront avant le départ de leur catégorie respective, le pilote appelé se positionnera en pré-grille. La zone réservée à cet effet sera fermée **5 min après le 2^{ème} appel** ce qui correspond à la présentation du panneau 5min de la

manche en cours. Tout pilote en retard en pré-grille partira en dernière position de la voie des stands.

- Une fois le pilote en grille, si celui-ci souhaite repartir au stand ou sortir de la piste, son départ se fera à l'entrée de la voie des stands et impérativement après le passage du dernier pilote.
- Avant le départ de la course, deux tours de chauffe sont obligatoires.
- Chaque ligne ne peut supporter plus de 4 pilotes côte à côte.

La grille de départ devra être obligatoirement décalée. La pôle étant situé à l'opposé du premier virage (pôle à droite si 1^{er} virage à gauche). Les essais chronos détermineront la grille lors des 3 manches de la journée.

La course prévoit **3 manches de 15 Minutes + 1 tour pour toutes les catégories.**

Ordre de passage des catégories sera défini par le club organisateur en accord préalable avec le Directeur de course suivant le nombre de participant.

La réglementation est de 10 mètres pour les MINIVERTS 65 CC / 85 CC.

Déroulement :

- I. **ESSAIS** 10mn libres et chronos / catégories*
- II. **1^{ère} manche** 15mn + 1 tour / catégories*
- III. **2^{ème} manche** idem 1^{er} manche*
- IV. **3^{ème} manche** idem 1^{er} manche*

Composition, grille de départ

La grille de départ sera définie en fonction des résultats obtenus lors des essais chrono, y compris pour la 2^{ème} manche. Le pilote placé en pôle position, du côté inverse au sens du premier virage, aura un mètre d'avance sur le second et ainsi de suite. Sur une même ligne, l'espace entre chaque machine et chaque extrémité du bord de la piste sera de 1 mètre minimum. L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne sera au minimum égal à 4 mètres et ainsi de suite.

Courses

MANCHES :

Les courses des catégories se déroulent en trois manches de 15 minutes + 1 tour et auront une distance approximative de 20 km. Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe seront effectués avant chaque départ.

Le départ de la course sera donné au drapeau national ou au feu par le directeur de course. Le pilote sera assis sur la machine moteur en marche. Les machines ne pouvant partir en marche seront placés, pour des raisons de sécurité, après les autres sur la grille, sauf avis du directeur de course.

Le temps de course pourra être revu à la baisse sur appréciation du directeur de course (intempéries, accidents graves, dégradation de la piste, dégradation de la visibilité, etc. ...).

ARRETS :

Sur la piste : En cas de panne sur la piste, le pilote devra placer sa machine en bordure de piste de sorte qu'elle ne présente aucun danger pour les autres concurrents. Il pourra effectuer, dans ces conditions et sans aide extérieure, de petites réparations puis reprendre la piste sous le couvert des commissaires de piste les plus proches.

Tout ravitaillement ou intervention d'assistance est strictement interdit sur la piste, en dehors des stands. Si la réparation ne peut être effectuée sur place, le pilote poussera sa machine dans le sens de la course en bordure de piste et pourra revenir au stand par les raccourcis qui auront été indiqués par la Direction de course.

Tout pilote qui s'éloigne à plus de 10 mètres de sa machine entraîne l'abandon de la machine, donc de l'équipage, exception faite en cas d'évacuation sanitaire. Dans ce cas, aucune personne autre qu'officiel ne peut s'approcher de la machine en attendant le retour du pilote, sous peine de mise hors course.

D'autre part, le pilote ne devra en aucune manière quitter le Service Médical. Si celui-ci décide d'interdire au pilote de reprendre la course, le Directeur de Course pourra autoriser un autre pilote de l'équipe à récupérer la machine pour continuer l'épreuve, en respectant les conditions de temps de conduite prévues au paragraphe suivant.

Arrêts de la course :

Si pour une raison grave, la Direction de course estime devoir interrompre la course, cela se fera sur présentation du drapeau rouge EXCLUSIVEMENT. Les coureurs rejoindront alors, à vitesse réduite, le parc fermé.

Nouveau Départ :

Une nouvelle procédure de départ identique à celle du départ normal sera appliquée avec un tour de reconnaissance.

Si le drapeau rouge est présenté avant que le coureur de tête n'ait terminé son troisième tour, tous les concurrents ayant pris part au premier départ auront la possibilité de prendre à nouveau le départ. Le premier départ sera considéré comme nul et sans valeur. Les positions sur la grille seront celles du premier départ.

Si le drapeau rouge est présenté après que le coureur de tête et tous les coureurs dans le même tour que le coureur de tête aient terminé leur troisième tour, mais que moins des 75 % de la durée de la course initiale ait été effectuée : la course est considérée comme étant en deux

parties. Les positions à la fin de la première partie seront celles de la fin du tour précédent la présentation du drapeau rouge. Elles constitueront le classement de cette première partie.

Tous les concurrents figurant dans ce classement auront la possibilité de prendre à nouveau le départ. La grille du nouveau départ sera établie dans l'ordre de ce classement.

Dans les deux cas ci-dessus, l'heure d'arrivée reste celle qui découle du départ initial, sans tenir compte des durées d'interruption.

Si plus de 75 % de la durée de la course ont été accomplis, la course pourra être considérée comme complète, dans ce cas il n'y a pas de nouveau départ.

11. CAMERAS

En application de l'article L333-1 du Code du sport, la FFM ainsi que les moto-clubs organisateurs sont propriétaires du droit d'exploitation audiovisuelle des manifestations ou compétitions sportives qu'ils organisent.

A ce titre, la FFM peut concéder la propriété de tout ou partie des droits d'exploitation audiovisuelle de ses championnats ou compétitions à des tiers aux fins de diffusion télévisuelle et/ou de promotion de ses activités.

En pareille circonstance, l'usage de moyens de production (caméras embarquées ou autres dispositifs) autres que ceux utilisés par le détenteur de ces droits sera subordonné à l'obtention d'une autorisation écrite de la part de la FFM selon les modalités suivantes :

- Chaque entité, pilote, team ou autre, mettant en place des moyens de production devra remplir une demande d'autorisation disponible sur demande par e-mail à l'adresse : marketing@ffmoto.com ;
- Chaque entité devra être en mesure de pouvoir présenter cette autorisation lors de la manifestation ;
- Pour des raisons de sécurité, les moyens de production, caméras embarquées ou autres dispositifs, sont strictement interdits sur le torse du pilote ;
- Dans la discipline tout-terrain, la caméra peut être fixée sur le casque à l'aide d'un dispositif adhésif (scratch ou double-face) où solidement sur la moto. Toute perforation de la calotte du casque est strictement interdite ;
- Dans les disciplines Vitesse et Supermotard, seules les caméras fixées sur la moto sont autorisées ;
- L'emplacement et les systèmes de fixation de ces moyens de production doivent être contrôlés par le commissaire technique en charge de la manifestation ;
- Aucune exploitation commerciale ou promotionnelle de ces images n'est autorisée, sauf autorisation expresse de la FFM.

S'agissant des championnats et épreuves pour lesquels les droits d'exploitation audiovisuels n'auraient pas été concédés par la FFM ou les moto-clubs organisateurs, l'usage de moyens de production (caméras embarquées ou autres dispositifs) est autorisé sous réserve que les modalités suivantes soient respectées :

La réservation des numéros doit se faire auprès :

ROBERT Larry au **0692 88 56 81** pour les catégories CYCLO et MONOBIKE.

12. CLASSEMENT

Pour être classé dans la course, tout pilote devra avoir accompli au minimum les 75% de la distance parcourue par le vainqueur et franchir la ligne d'arrivée au plus tard 5 minutes après le baisser du drapeau.

En cas de problème mécanique, le pilote devra immobiliser sa machine sur le bas-côté de la piste en sécurité et attendra la fin de la manche pour rallier la ligne d'arrivée dans le temps imparti des 5min ou rejoindre le paddock.

Le directeur de course pourra ordonner une action différente que celle précitée en fonction du déroulement de la manche ou selon son appréciation. Le sens de rotation de la course devra être respecté lors de sa manœuvre et le pilote pourra emprunter les échappatoires prévues à cet effet suivant les dispositions du circuit.

La manche sera validée si 50% du temps a été réalisé.

Un véhicule de sécurité peut être prévu pour réguler et éviter des arrêts de course systématique lors d'un drapeau rouge.

Le véhicule de sécurité devra être équipé d'un drapeau avec la croix de Saint André ou de dispositifs lumineux (gyrophare)

Présence d'un véhicule de sécurité neutralise la course et chaque pilote doit respecter son classement, il est interdit de dépasser tant que le véhicule de sécurité est présent sur la piste

Au terme de la course, le drapeau à damiers sera abaissé au passage du pilote de tête sur la ligne d'arrivée.

Pour être classés, le pilote et sa machine devront avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur, dans les 3 minutes qui suivent le signal de fin de course, et l'équipage devra avoir couvert au moins 75 % du nombre de tours parcourus par le vainqueur de sa catégorie.

Manche :

Le classement de la manche sera établi en fonction du nombre de tours accomplis et de l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée.

La manche est validée si 50% du temps a été réalisé.

Dans le cas où la manche se serait disputée en plusieurs parties, on additionne le nombre de points effectués dans chacune d'elles, l'équipage ayant effectué le plus grand nombre de points étant proclamé vainqueur. En cas d'égalité du nombre de points, c'est l'ordre d'arrivée de la dernière partie qui serait pris en considération pour départager les équipages.

Attribution des points:

MANCHE DE VITESSE:

Les 20 premiers pilotes de chaque catégorie se voient attribuer respectivement les points suivants par manche courue :

1 ^{er}	25 pts	6 ^{ème}	15 pts	11 ^{ème}	10 pts	16 ^{ème}	5 pts
2 ^{ème}	22 pts	7 ^{ème}	14 pts	12 ^{ème}	9 pts	17 ^{ème}	4 pts
3 ^{ème}	20 pts	8 ^{ème}	13 pts	13 ^{ème}	8 pts	18 ^{ème}	3 pts
4 ^{ème}	18 pts	9 ^{ème}	12 pts	14 ^{ème}	7 pts	19 ^{ème}	2 pts
5 ^{ème}	16 pts	10 ^{ème}	11 pts	15 ^{ème}	6 pts	20 ^{ème}	1 pt

Le classement de la course sera établi en fonction cumul des points obtenus sur les trois manches, en cas d'ex aequo, en fonction de l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée de la dernière manche.

Le classement final du championnat sera établi sur les résultats obtenus sur l'ensemble des courses organisées, en prenant en compte les résultats des manches plus celle des super-finales.

Les ex-æquo seront départagés:

- En prenant en compte le nombre de 1^{er}, 2^{ème}, etc... par manche,
- En dernier ressort, les résultats de la dernière journée seront prépondérants.

13. PENALITES

Tout départ anticipé sera sanctionné par une pénalité de temps de 15 secondes.

14. RECOMPENSES

L'organisateur devra prévoir des coupes pour les trois premiers des catégories suivantes :

- SCOOT
- MAXI SCOOT
- 15CV
- 25POWER
- PRE GP
- MINIVERT 65 CC
- MINIVERT 85 CC



Uniquement si 3 concurrents sont au départ de la catégorie le jour de l'épreuve pour être classé dans la journée et dans le championnat

15. RECLAMATIONS (Titre II du code sportif National)

Elles devront obligatoirement être déposées auprès du Directeur de Course dans les délais impartis.

Se reporter au titre III du Code Sportif National, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de 75 €. Si démontage, une caution de 200 € sera exigée.

16. VALIDATION DU CHAMPIONNAT

Le championnat de la Réunion VITESSE CYCLO 2019 sera validé après 3 journées.

17. ASSURANCES

Les organisateurs devront souscrire une assurance couvrant leur responsabilité civile (conforme aux Articles R 331 30 et à 331 32 du code du sport) et mentionner le nom de la compagnie au règlement particulier.

Annexe 1 : Règles techniques vitesse et endurance CYCLO

I. CATEGORIES

Les machines admises, réparties en 5 catégories, sont les suivantes :

1. SCOOT

Machines avec une base moteur scooters ou cyclomoteurs 2 temps 50 cm³ fabriquées en série, ayant fait l'objet d'une construction suivie, être vendus normalement dans le commerce et être homologuées pour un usage routier. Elles seront équipées de trois plaques de course de 280x235mm, l'une frontale, les deux autres latérales à l'arrière de la selle. Cette catégorie regroupera toutes les machines dont la cylindrée est inférieure ou égale à 80 cm³.

2. MAXI SCOOT

Toutes les machines avec une base moteur scooters ou cyclomoteurs 2 temps 50 cm³ ne répondant pas au règlement technique de la catégorie SCOOT dont la cylindrée est inférieure à 100 cm³ avec une tolérance de 1%. Elles seront équipées de trois plaques de course de 280x235mm, l'une frontale, les deux autres latérales à l'arrière de la selle.

3. 15CV

Toutes les machines avec une base moteur 4 temps fabriqué en série, ayant fait l'objet d'une construction suivie dont la puissance moteur ne devra pas excéder 15 CV. Elles seront équipées de trois plaques de course de 280x235mm, l'une frontale, les deux autres latérales à l'arrière de la selle.

4. 25POWER

Toutes les machines avec une base moteur 2 temps ou 4 temps ne répondant pas au règlement des 4 autres catégories dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ pour un moteur 2 temps et 250 cm³ pour un moteur 4 temps mono ou bicylindre d'une machine de série, type routière. Les motos devront avoir une puissance maxi de 25CV. Elles seront équipées de trois plaques de course de 280x235mm, l'une frontale, les deux autres latérales à l'arrière de la selle.

5. PRE GP

Sur la base d'une 125 CC 2Temps et 250 4temps maxi de type routières. Les motos devront avoir une puissance maxi de 35cv. Elles seront équipées de trois plaques de course de 280x235mm, l'une frontale, les deux autres latérales à l'arrière de la selle.

II. REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL

II.1. Matériaux

Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) : fibres composites, magnésium et titane.

Les supports de béquille devront être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

II.2. Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins,) doivent en principe se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

II.3. Fixation étriers de frein avant

Les vis de fixation des étriers de frein avant doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité

II.4. Papillons de gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur ne s'y agrippe plus.

II.5. Coupe Circuit

Un coupe circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine. Ce coupe circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquates. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est autorisé.

II.6. Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions devront comporter toutes leurs vis et ne pas être allégés.

Toutes les transmissions devront être protégées.

Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, sera dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit).

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

II.7. Refroidissement

Si refroidissement liquide : eau uniquement ou eau additionnée d'alcool.

II.8. Garde-boue

Les garde-boue avant et arrière sont obligatoires.

II.9. Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 92 dB à 5000 T/min pour les 50 cc et 80 cc, et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2 mm. Le silencieux d'admission est obligatoire.

Pour la catégorie 125 4 temps monocylindre, la norme de bruit ne devra pas dépasser 100 dB pour une vitesse de piston de 13 mètres par seconde sans tolérance.

II.10. Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon, recouvrant largement les brides du guidon.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

II.10.1. Largeur

Largeur minimum de 400 mm, largeur maximum : 850 mm. Présence obligatoire d'une protection sur la barre transversale du guidon ou sur les brides de fixation pour les guidons ne disposant pas de barre transversale.

II.10.2. Angle de braquage

Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

II.11. Repose-pied

Les repose-pied doivent être repliables ou en téflon.

II.12. Plaques numéros (règlement FIM, Annexe 01, diagramme " 0 ")

Les numéros de départ doivent être fixés à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles.

II.13. Récupérateur

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

II.14. Bouchons de vidange, niveau et remplissage

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches, bien vissés et freinés.

II.15. Pneumatiques

De type route ou slick libres (type cross ou enduro interdit)

II.16. Éléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau. La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide.

Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

II.17. Modifications obligatoires

- Démontage des béquilles, rétroviseurs, clignotants, phare, feu AR.
- Avertisseur sonore démonté ou neutralisé.
- Les repose-pieds doivent être repliables ou en téflon.

II.18. Modifications tolérées

- Le garde-boue arrière (s'il s'agit de la partie sur laquelle est fixée la plaque d'immatriculation).
- Le compteur de vitesses, le compte-tours et la jauge à essence ainsi que leurs supports.
- Le câble de compteur et le système d'entraînement.
- Le système de starter.
- Le démarreur. Le contacteur principal doit être conservé à son emplacement d'origine, son support peut être modifié.
- La patte de support de béquille latérale peut être coupée.

III. Règlement technique spécifique à chaque catégorie

III.1. SCOOT

III.1.1 Modifications admises

- Habillage et carénage : l'aspect et la silhouette d'origine doivent être strictement respectés.
- Changement de selle, tête de fourche et repose-pieds sur les 50 cm³ à cadre en V.
- Câblerie libre (freins, accélérateur).
- Bougies et antiparasites libres.
- Guidon : largeur maximum 850 mm – minimum 400 mm. Présence obligatoire d'une protection sur la barre transversale du guidon ou sur les brides de fixation pour les guidons ne disposant pas de barre transversale.
- Allumage libre.
- Transmission / Variation / Embrayage libres.
- Carburateur limité à un diamètre maximal de 34mm, pipe d'admission libre ou de fabrication artisanale.
- Filtre d'admission libre.
- Réglage de carburation et de transmission finale libres.
- Échappement libre, silencieux conforme aux règles techniques générales.
- Boîte à clapet libre.
- Cylindre libre de 47,6mm et 50 mm de diamètre maximum. Vilebrequin libre avec une course maximale de 39,3mm. **La cylindrée ne doit pas excéder 80 cm³.**

III.1.2 Direction, freins, suspensions

- Système de freinage libre.
- L'apport de cales dans la fourche avant, et le changement de ressort est libre.
- La viscosité de l'huile de fourche, ainsi que la quantité d'huile est libre.
- L'amortisseur d'origine peut être remplacé par un amortisseur réglable.
- Les points d'ancrage de l'amortisseur peuvent être modifiés.

III.1.3 Refroidissement

Si refroidissement liquide : eau exclusivement ou eau additionnée d'alcool éthylique.

III.1.4 Graissage

Système et mode de graissage libre.

III.1.5 Protection des pièces tournantes

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la courses (protections d'origine sur scooter ou telles que définies dans le règlement technique du Championnat National Vitesse 50 cm³ FFM pour les autres).

-Carburant de type sans plomb 95 ou 98 + additif.

III.2. MAXI SCOOT

Idem SCOOT sauf :

- Carburateur libre,
- Cylindre / vilebrequin libre mais la cylindrée autorisée sera jusqu'à 100 cm³ (avec une tolérance de 2%).
- Possibilité de renforcer le cadre de la machine (ajout de barre de renfort).

III.3. 15CV

III.3.1 Modifications admises

- Moteur dérivé du cross autorisé.
 - Changement de selle, tête de fourche et repose-pieds (commande reculées).
 - Câblerie libre (freins, accélérateur, embrayage).
 - Bougies et antiparasites libres.
- Guidon : largeur maximum 850 mm – minimum 400 mm. Présence obligatoire d'une protection sur la barre transversale du guidon ou sur les brides de fixation pour les guidons ne disposant pas de barre transversale.
- Allumage libre.
- Transmission secondaire libre.
- Carburateur libre, pipe d'admission libre ou de fabrication artisanale.
- Filtre d'admission libre.

- Réglage de carburation et de transmission finale libres.
- Échappement libre du commerce, silencieux conforme aux règles techniques générales.
- Boîte à clapet libre.
- **cylindre autorisé pour 125cbr : kit malossi et Athéna 2 soupapes**
- **cylindre autorisé pour Yamaha yzf 4soupapes : cylindre 150cc d origine**

LA MOTO NE DEVRA PAS EXCEDE 15 CV A LA ROUE ARRIERE

III.3.2 Direction, freins, suspensions

- Système de freinage libre.
- L'apport de cales dans la fourche avant, et le changement de ressort sont libres.
- La viscosité de l'huile de fourche, ainsi que la quantité d'huile est libre.
- L'amortisseur d'origine peut être remplacé par un amortisseur réglable.
- Les points d'ancrage de l'amortisseur peuvent être modifiés.

III.3.3 Refroidissement

Si refroidissement liquide : eau exclusivement ou eau additionnée d'alcool éthylique.

III.3.4 Graissage

Système et mode de graissage libre.

III.3.5 Protection des pièces tournantes

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la courses (protections d'origine sur scooter ou telles que définies dans le règlement technique du Championnat National Vitesse 50 cm3 FFM pour les autres).

III.3.6 Carburant

Carburant de type sans plomb 95 ou 98 + additif.

III.4. 25POWER

La catégorie se réfère au règlement technique général hormis pour les spécificités suivantes :

- Cylindre / vilebrequin libre mais la cylindrée autorisée sera jusqu'à 125 cm³ maximum pour les moteurs 2 temps, et jusqu'à 250 cm³ maximum pour un moteur 4 temps mono ou bicylindre d'une machine de série, type routière.
- Changement de culasse (nombre et diamètre des soupapes avec un maximum de 4 soupapes).
- Boîtier d'allumage, arbres à cames libres pour les moteurs 4 temps
- Possibilité de renforcer le cadre de la machine (ajout de barre de renfort).
- issu d'une moto type cross, enduro, supermotard transformé en routière. Ne sont pas tolérés, des machines de ce type simplement équipées de guidon bracelets (commande reculé et guidon bracelet OBLIGATOIRE)
- **LA MOTO NE DEVRA PAS EXCEDE 25CV A LA ROUE ARRIERE.**

III.5. PRE GP

La catégorie se réfère au Règlement Technique Général avec les spécificités suivantes :

- Les machines doivent être obligatoirement de type routière dont le châssis est soit :
 - fabriqué à plusieurs unités par un constructeur connu (exemple : BeOn, Moriwaki, Sherco, BMS, Conti,...)
 - issu d'une moto de série homologuée, de type routière
 - issu d'une moto type cross, enduro, supermotard transformé en routière. Ne sont pas tolérés, des machines de ce type simplement équipées de guidon bracelets (commande reculé et guidon bracelet OBLIGATOIRE)

L'organisateur et/ou le contrôleur technique se réserve le droit de refuser une machine s'il estime qu'elle ne correspond pas aux descriptions ci-dessus.

- Les moteurs autorisés sont :
 - Monocylindre 2 temps dont la cylindrée ne doit pas dépasser 125 cm³
 - Monocylindre 4 temps dont la cylindrée ne doit pas dépasser 250 cm³
 - Bicylindre 4 temps dont la cylindrée totale ne doit pas dépasser 250 cm³

Quelque soit le type de motorisation utilisée, la puissance maximum à la roue AR ne pourra pas excéder 35 cv.

Pour tous les autres points techniques non énumérés ici, se reporter à la catégorie 15CV

VERIFICATION SPECIFIQUE POUR LES CATEGORIES 15CV, 25POWER ET PRE GP

- La puissance moteur devra être mesurée et validée par un passage au banc de puissance dans les 3 jours avant la 1^{ère} manche du championnat en présence d'un représentant de la Ligue Moto Réunionnaise (LRM).
Le passage au banc d'essai se fera dans les locaux de Vente Moto Center (VMC), situé 1 rue Léopold Rambaud, 97490 SAINTE CLOTILDE.
Ce contrôle initial sera pris en charge par la LRM. Les autres passages au banc resteront à la charge du pilote
- Une fois contrôlés, les moteurs seront plombés. Tout changement de pièces et/ou modification devra être communiqué et un nouveau passage au banc de puissance devra être effectué
- Le relevé de mesure au banc de puissance devra être présenté à chaque contrôle technique
- Des contrôles inopinés seront réalisés tout au long du championnat. Les motos seront sélectionnées au hasard ou si suspicion de fraude. Elles seront mises sous scellé par la LRM et seront soumises à une mesure sur banc de puissance dans les 3 jours suivant l'épreuve. Une disqualification sera appliquée en cas de non-conformité. La participation de 2 personnes licenciés sera demander pour assister a la conformité des machines lors des passages au banc.
- Tout refus de coopération sera sanctionné par une disqualification de la manche du championnat de ce jour .

Pour acquis de conscience et rester dans la catégorie 15CV , 25POWER et PRE GP : vous avez la possibilité d'effectuer un ou plusieurs passage au banc d'essais.

III.6. MINIVERTS 65 CC / 85 CC

La catégorie se réfère au règlement technique général hormis pour les spécificités suivantes :

- MINIVERT 65 (de 7 à 12ans) – Licence NJ1 / NJ2
- MINIVERT 85 (à partir de 10 ans) – Licence NJ2 ou NJ3 jusqu'à 15 ans



**ANNEXE : DEPLACEMENT DE LIGUE
CATEGORIE : 15CV / 25power .**

Cette année le déplacement de la ligue sera pour la catégorie 15 et 25 cv , le lieu et la date ainsi que la sélection des pilotes sera prise par le comités directeurs .