



CHAMPIONNAT DE LA REUNION ENDURANCE 25 POWER

REGLEMENT 2023

Article 1 - Définition

La Ligue Réunionnaise de Motocyclisme organise pour l'année 2023, une série de courses d'endurance ouvertes aux catégories définies à l'article 1.1.

Un titre de champion de la Réunion est attribué pour chaque catégorie.

1.1 : Catégories:

Les machines admises à concourir pour le titre, réparties en trois catégories, sont les suivantes :

1. Machine 4 temps monocylindre et bicylindre à boîte de vitesse ou machine 2 temps à boîte de vitesse n'excédant pas 15cv.

Réservée aux participants âgés au minimum de 9 ans révolus à la date de la manifestation (cylindrée maximum 85cc 2 T ou 160cc 4 T pour les pilotes de 9 et 10 ans).

2. Machine 4 temps monocylindre et bicylindre à boîte de vitesse ou machine 2 temps à boîte de vitesse ou à variateur n'excédant pas 25cv.

Réservée aux participants âgés au minimum de 9 ans révolus à la date de la manifestation (cylindrée maximum 85cc 2 T ou 160cc pour les pilotes de 9 et 10 ans).

3. Scooter 4 temps ou 2 temps n'excédant pas 25 cv.

Réservée aux participants âgés au minimum de 9 ans révolus à la date de la manifestation (cylindrée maximum 85cc 2 T ou 160cc pour les pilotes de 9 et 10 ans).

Les machines type Supermotard sont autorisées. Les motos électriques sont autorisées en respectant les puissances maximales des catégories.

Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule équipe par épreuve (âge minimum 9 ans). Les équipages choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois. Les machines doivent être munies de trois emplacements portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté du dossier de selle. Dimension des chiffres : - Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm - Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm.

Les équipages choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois et sera valable pour l'année.

Article 2 – Réserve

Article 3 – Tracé

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués. La capacité de la piste est fonction des R.T.S. Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier doit être respecté (en accord avec les RTS). Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

3.1 – Calendrier

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France d'Endurance Moto 25 Power sont acquis lors des manifestations qui se déroulent aux dates suivantes :

26-27 août 2023 – 24 heures MERYNO SMITH (Racer Moto Club);

21 octobre 2023 – 8 heures (Racer moto Club) (Epreuve le samedi en semi-nocturne);

09-10 décembre 2023 – 6 heures (Racer Moto Club).

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission de vitesse. Des épreuves peuvent également être annulées en cours de saison. Un pilote ne peut être

inscrit que dans une seule équipe par épreuve (âge minimum 9 ans).

Article 4 – Pilotes - Equipages

Les épreuves du Championnat de France Moto 25 Power sont réservées aux pilotes de toute nationalité. Chaque équipe est composée de deux à six pilotes. Les temps de conduite doivent être conformes aux R.T.S. Les concurrents doivent être en possession :

- d'une licence FIM Europe, NJ2, NJ3 ou NJ3C, NCO ou une manifestation (*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.

(*) Dans ce cas le participant doit présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et d'une autorisation parentale pour les mineurs. Les concurrents mineurs doivent être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

Les licences une manifestation doivent impérativement être souscrites sur le site fédéral, au plus tard 72h avant le début de la manifestation.

Aucune licence ne sera délivrée sur place.

Le responsable de chaque team doit être titulaire d'une licence FFM au minimum de catégorie LAP. Tout responsable de team et toute personne ayant accès à la zone de panneautage, de pré-grille ou de la voie des stands doit être en possession d'un pass ou (et) d'un bracelet fourni par l'organisateur.

Article 5 – Engagements

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement sur les points définis par l'organisateur.

Les Droits d'engagements : 600€ pour une endurance pouvant être modifié par le règlement particulier de l'épreuve (dont location du transpondeur). Les demandes d'engagement doivent être faites au plus tard 10 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date et dans la limite des places disponibles, les engagements sont majorés de 100€. Le nombre de participants est limité à la capacité homologuée du circuit. Ils ne deviennent définitifs qu'après encaissement des droits et confirmation par l'organisateur. Les engagements des pilotes mineurs doivent être accompagnés d'une autorisation parentale.

Article 6 – Chronométrage / transpondeurs

Le chronométrage des machines se fait par système transpondeur. Les concurrents se voient remettre le transpondeur qu'ils doivent fixer sur leur machine. Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte le vol ou la détérioration de ce transpondeur est à la charge du concurrent. 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 trois jours à la LRM ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

Stand:

Les concurrents doivent poser un tapis environnemental sur le sol à l'intérieur du stand pour les travaux mécaniques et un autre tapis devant le stand pour les ravitaillements. Tout cet équipement peut être contrôlé par un membre du jury. En cas de manquement, une pénalité peut être infligée au team (stop and go).

Article 7 – Vérifications / briefing

Vérifications administratives Les pilotes doivent présenter :

*Leur confirmation d'engagement.

*Leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du Guidon d'Argent ou Or ou du CASM à partir de 12 ans.

*Une pièce d'identité. Ils reçoivent un transpondeur, pour le chronométrage électronique, ainsi que leur passeport technique (à leur première épreuve de l'année) et un bracelet de couleur.

Vérifications techniques

Les machines conformes aux prescriptions des articles 2 et 3 du présent règlement doivent être présentées avec plaques et numéros de course, ainsi que le transpondeur en place sur la machine. En même temps que la machine les pilotes doivent présenter :

*Leur passeport technique dès la deuxième épreuve

*Leur casque homologué (ECE 22-05 ou ECE 22-06), de type intégral, d'une seule pièce.

*Leurs gants et bottes ou chaussures en cuir

*Leur équipement de cuir

*Leur protection dorsale homologuée par la norme EN 1621-2

*Leurs tapis environnementaux Briefing Tous les responsables de team et tous les pilotes doivent assister au briefing obligatoire prévu à leur intention, avant la première séance d'essais. Ils doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet. Toute absence est sanctionnée par un stop and go.

7.1 – Caméra embarquée

Se référer à l'article 11.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse et à l'article 2.1.24 du code sportif national.

7.2 – Changement de machine

Dans le cas où une machine engagée est dans l'impossibilité de prendre le départ de la course suite à un incident technique intervenu pendant les essais, le changement de machine peut être envisagé. La demande est faite auprès du directeur de course et transmise au jury pour aval. Cette machine doit être passée au contrôle technique. Elle peut être de la même catégorie ou de catégorie inférieure à la machine remplacée. Tout changement de machine pendant la course est interdit.

Article 8 – Essais / qualification

Une séance d'essais libres est prévue. Pour la composition de la grille de départ, une séance d'essais qualificatifs est prévue. Un pilote doit avoir effectué au moins un tour chronométré pour participer à la course. Le meilleur temps réalisé par chaque équipage positionne la machine sur la grille de départ. A l'issue des essais, une zone dédiée pour les simulations de départ est définie sur l'ensemble des circuits. Ces simulations ne peuvent se faire qu'après le drapeau à damier (voir règles générales CNV).

Article 9 – Départ

La grille de départ est établie après les essais chronos. Chaque équipage désigne le pilote qui prend le départ. Un tour de reconnaissance est effectué par toutes les machines qui viennent se placer sur la grille de départ, style le Mans, moteur arrêté et pilote en face de la machine sur le côté opposé de la piste sous les ordres du directeur de course jusqu'au baisser du drapeau national ou du coup de sifflet. Le team dont le pilote a pris le départ "à la poussette" à sa place sur la grille au moment du baisser du drapeau tricolore, est sanctionné d'un tour de pénalité.

Article 10 – Course

Les courses sont d'une durée minimum de 6 heures. Tout abandon doit être signalé dans les meilleurs délais à la direction de course.

Temps de conduite :

Relais de 30 minutes maxi. Les temps de conduite des pilotes sont placés sous l'entière responsabilité du chef de Team. Tout dépassement peut entraîner un « stop and go ».

Pour les pilotes âgés de 9 à 10 ans : 3 relais de 30 minutes autorisés séparés chacun par une heure de repos obligatoire.

Pour les pilotes âgés de 11 et 12 ans : 4 relais de 30 minutes autorisés séparés chacun par une heure de repos obligatoire.

Procédure "Stop and Go"

Le temps d'arrêt pour une procédure est fixé à 30 secondes. Suivant l'importance de l'infraction, plusieurs procédures de "Stop and Go" consécutives peuvent être appliquées. Si une pénalité "Stop and Go" est infligée à un team, un panneau accompagné du numéro de la machine est présenté au pilote étant en piste au moment de la présentation du panneau. Celui-ci a cinq tours maximums pour s'arrêter à l'endroit défini par la direction de course. S'il ne s'arrête pas, il est exclu de la compétition. Toutefois, la machine peut continuer la course avec les autres pilotes. Dans le cas où la fin de la course intervient avant l'application de la procédure, le ou les équipages concernés se voient infliger une pénalité d'un tour par procédure.

Arrêts

Sur la piste

En cas de panne sur la piste, le pilote doit placer sa machine en dehors de la piste de sorte qu'elle ne présente aucun danger pour les autres concurrents. Il peut effectuer, dans ces conditions et sans aide extérieure, de petites réparations puis reprendre la piste sous couvert des commissaires de piste. 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 pousse sa machine dans le sens de la course en dehors de la piste et peut revenir au stand par les raccourcis qui lui sont indiqués par les commissaires.

Tout pilote qui s'éloigne de plus de 10 mètres de sa machine entraîne l'abandon de celle-ci, donc de l'équipage, exception faite en cas d'évacuation sanitaire. Dans ce cas, aucune personne autre qu'un 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 doit en aucune manière quitter le service médical si celui-ci décide de lui interdire de reprendre la course. Le directeur de course peut alors autoriser un autre pilote de l'équipe, en tenue de course, à récupérer la machine pour continuer l'épreuve en respectant les conditions de temps de conduite prévues au paragraphe précédent.

Dans le cas de chute sérieuse, s'il s'avère que la machine est endommagée, elle doit être contrôlée par un commissaire technique après réparation et avant de reprendre la piste.

Aux stands

Pour toute intervention sur la machine, y compris le changement de pilote, le moteur **doit être arrêté**. L'accès aux stands ne peut se faire que par l'entrée de la piste de décélération. La circulation s'effectue à vitesse réduite (30 km/h) devant les stands et jusqu'à l'accès à la piste de course. Dès l'entrée de la piste de décélération, le pilote peut recevoir l'aide de ses mécaniciens pour rejoindre son stand. Le retour sur la piste de course s'effectue par la sortie de la piste de décélération sous la responsabilité des commissaires de piste en place. Il est formellement interdit de fumer, de souder ou d'employer quelque source de chaleur que ce soit dans les stands ainsi que d'employer un moteur thermique.

Le carburant stocké dans les stands ne doit pas dépasser deux fois 10 litres.

Arrêt de course

Si pour une raison grave, la direction de course doit interrompre la course, cela se fait sur présentation du drapeau rouge EXCLUSIVEMENT. Les machines rejoignent, à vitesse réduite, le parc fermé. A ce moment, les machines arrêtées en stand doivent également rejoindre, le parc fermé. Les machines non roulantes au moment de l'arrêt de course restent en stand mais toute intervention sur ces machines doit cesser immédiatement jusqu'au moment du nouveau départ.

Procédure nouveau départ

Le nouveau départ a lieu au plus tôt, 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote ou le mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la machine en parc fermé. Celui-ci est ouvert cinq minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands. Les teams sont autorisés à faire le complément d'essence ou le changement de pneus devant leur stand respectif à l'exception de toute autre intervention. La procédure de départ peut être identique au départ précédent. Toutefois, en cas de conditions particulières, la direction de course, peut, avec l'accord du jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le safety-car. Dans ce cas, les pilotes prennent place derrière le safety-car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres, ils ne peuvent pas se dépasser jusqu'au baisser du drapeau national. Le safety-car effectue un tour complet et s'efface avant la ligne de départ. Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon sont admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée est présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer. S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points est attribuée pour le Championnat, si 50 % ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

Neutralisation :

Si pour toute cause que ce soit, la course doit être neutralisée, la direction de course présente un panneau portant l'inscription "SAFETY-CAR". Les commissaires de piste présentent simultanément un panneau "SC" et un drapeau jaune agité. Les concurrents doivent réduire leurs vitesses jusqu'à la fin de l'intervention. La sortie des stands est fermée. Tout dépassement est interdit.

La sortie des stands s'effectue de la manière suivante : le commissaire à la sortie des stands ouvre celle-ci 15 secondes après le passage du safety-car, la sortie des stands est ouverte pendant dix secondes pour permettre aux concurrents dans la voie des stands de reprendre la piste. Les tours réalisés pendant cette période sont comptabilisés au même titre que ceux de la course. A la fin de l'intervention, le safety-car éteint son gyrophare en passant devant le poste de chronométrage et sort de la piste à la fin du tour. Dès la sortie de piste du safety car, la course est relancée et l'ouverture de la voie des stands se fait 15s après le passage du premier pilote. Arrêt de la course sous régime safety-car Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant une neutralisation de la course au safety-car, le nouveau départ s'effectue lancé derrière le safety-car. Le directeur de course informe toutes les équipes de la procédure de départ. Les machines sont respectivement placées dans l'ordre derrière le safety-car suivant le classement au moment de l'arrêt de la course. Le safety-car effectue quelques tours et la course est relancée suivant la procédure habituelle.

Article 11 – Arrivée

Au terme de la course, le drapeau à damiers est présenté au passage du pilote de tête sur la ligne d'arrivée. Pour être classé, tout pilote et sa machine, doivent avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur, dans les cinq minutes qui suivent le signal de fin de course. Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le directeur de course présente simultanément au(x) coureur(s) le drapeau à damiers et le drapeau bleu. Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que les coureurs qui précèdent de près le coureur de tête doivent terminer le dernier tour pour recevoir le drapeau à damiers. Dès le moment où le drapeau à damiers est abaissé, la sortie des stands est fermée.

Article 12 – Classement de la course / Récompenses

Le classement de la course est établi en fonction du nombre de tours accomplis et de l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée. Pour être classée, une équipe doit :

*Avoir franchi la ligne d'arrivée (sur la piste) dans les conditions prévues à l'article 11.

*Avoir parcouru au moins 75% des tours effectués par le vainqueur de la course. Dans le cas où la course est disputée en plusieurs parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles. L'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours est déclaré vainqueur. En cas d'égalité de nombre de tours, c'est l'ordre d'arrivée de la seconde partie qui est prise en considération. Des coupes ou récompenses sont remises aux trois premiers équipages de chaque catégorie.

Le classement du championnat se fait par le cumul des points attribués à chaque team et à chaque épreuve inscrite au calendrier 2023. Pour chaque course, les points pour le championnat, sont attribués de la manière suivante :

Barème des points pour les courses dont la durée est de 6 heures:

1er-30 pts	2ème-24 pts	3ème-21 pts	4ème-19 pts	5ème-17 pts	6ème- 15pts	7ème-14 pts
8ème-13 pts	9ème-12 pts	10ème-11 pts	11ème-10 pts	12ème-9 pts	13ème-8 pts	14ème-7 pts
15ème-6 pts	16ème-5 pts	17ème-4 pts	18ème-3 pts	19ème-2 pts	20ème-1 pts	

Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure 6 heures ou égale à 12 heures:

1er-45 pts	2ème-36 pts	3ème-31,5 pts	4ème-28,5 pts	5ème-25,5 pts	6ème- 22,5pts	7ème-21 pts
8ème-19,5 pts	9ème-18 pts	10ème-16,5 pts	11ème-15 pts	12ème-13,5 pts	13ème-12 pts	14ème-10,5 pts
15ème-9 pts	16ème-7,5 pts	17ème-6 pts	18ème-4,5 pts	19ème-3 pts	20ème-1,5 pts	

Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure à 12 heures

1er-60 pts	2ème-48 pts	3ème-41 pts	4ème-38 pts	5ème-34 pts	6ème- 30pts	7ème-28 pts
8ème-26 pts	9ème-24 pts	10ème-22 pts	11ème-20 pts	12ème-18 pts	13ème-16 pts	14ème-14 pts
15ème-12 pts	16ème-10 pts	17ème-8 pts	18ème-6 pts	19ème-4 pts	20ème-1 pts	

Classement final :

Les ex-æquo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième etc. S'il est impossible de les départager, ils auront le même classement. Tout team engagé dans une épreuve comptant pour le championnat de France, marque des points au classement dans la catégorie à laquelle il appartient. Un classement ligue peut être établi sur chaque épreuve.

Article 13 – Vérifications finales

A la fin de la course, toutes les machines sont placées en parc fermé, les trois premières sont vérifiées, d'autres peuvent l'être à la discrétion du directeur de course. Durée du parc fermé : 30 minutes après l'affichage des résultats.

Article 14 – Réclamations (Titre III du code sportif national)

Elles doivent être présentées par écrit, au directeur de course, accompagnées d'une caution de 300 €, dans les délais prévus au titre III du code sportif national. Cette caution n'est remboursée que si le bien-fondé de la réclamation est reconnu. En outre, pour toute réclamation portant sur une machine et nécessitant un démontage moteur, il est demandé une caution de 100€ pour un moteur deux temps et 200€ pour un moteur quatre temps. Cette caution est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au concurrent contraint au démontage si la conformité de la machine est reconnue. Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière). Tout litige suite à un démontage, après la manifestation est tranché après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage. Lors des épreuves, la LRM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire des pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le

concurrent, de ses pièces ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces sont remises à disposition du concurrent le plus rapidement possible.

Article 15 – Sanctions

Des sanctions (amendes, stop and go, déclassement voire exclusion) peuvent être infligées, par les officiels, aux pilotes, si eux-mêmes ou leurs accompagnateurs ne respectent pas les règles de sécurité, de bruit et de comportement dans les enceintes sportives (piste, stand, paddock et les abords) sans préjuger des sanctions complémentaires demandées par le jury auprès des instances disciplinaires. Tout comportement jugé dangereux dans la voie des stands est pénalisé d'un "stop and go" de 30 secondes. Un dépassement sous drapeau jaune est pénalisé par le retrait du meilleur temps durant les essais et par un « stop and go » en course.

Article 16 – Environnement

Les tapis d'environnement sont obligatoires tant à l'intérieur des stands que devant ceux-ci pour les ravitaillements. A la fin de la compétition, les stands et les abords doivent être débarrassés de tout matériel ou matériau utilisé lors de la compétition (bidons, déchets, pneus usagés, etc.).

Article 17 – Officiels

Sur chaque épreuve, il y aura un directeur de course ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, deux commissaires sportifs, un commissaire technique et une équipe chronométrage. Il appartient au délégué (président du jury) de communiquer un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve. Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement sont applicables sur ces épreuves.

Article 18 – Litiges

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M., de ses Annexes et des règles générales des épreuves de vitesse.

Article 19 – Responsabilités

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur, en cas de vol ou de dégradation.

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Article 1 – Généralités Les machines « Moto 25 Power » sont autorisées à disputer les différents championnats d'endurance n'excédant pas 25 cv. Elles doivent être dans les normes des définitions des RTS spécifiques à la discipline vitesse. Les machines peuvent passer au banc de puissance sur demande de la direction de course. Les moteurs et les boîtiers électroniques d'allumage peuvent être plombés par le commissaire technique. Si le banc de puissance est absent ou indisponible, les moteurs et boîtiers électroniques des motos désignées par le Directeur de Course ou le Jury sont plombés jusqu'à l'épreuve suivante. Les pilotes dont les machines ont fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de l'épreuve suivante, où elles sont susceptibles d'être contrôlées. Faute de quoi, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés. Tout team dont la machine dépasse la limite de la puissance admise par le règlement est exclu du classement de la course.

MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

- Démontage des béquilles, rétroviseurs, clignotants, phares, pédales et feux arrière.
- Les embouts de guidon sont fermés.
- Les repose-pieds doivent être repliables avec ressorts de rappel ou réalisés dans un matériau

- facilement cassable.
- Tous les reniflards (essence, huile, eau, électrolyte) doivent aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs.
 - Tous les bouchons de remplissage ou de vidange doivent être freinés.
 - Les avertisseurs sonores devront être démontés ou neutralisés.
 - Pour toutes les modifications et dispositions non comprises dans ce paragraphe se reporter à l'article 3 du RTG.

TOUTE MODIFICATION NON STIPULEE DANS LES PARAGRAPHES PRECEDENTS EST REPUTEE INTERDITE. APRES LES VERIFICATIONS TECHNIQUES, LE REMPLACEMENT DES PIECES SUIVANTES EST INTERDIT : cadre, bas-moteur et carter, sauf roulements, cylindre et vilebrequin

1.1 - Contrôle des machines et identification

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques. Les teams sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve. La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs. Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du team.

1.2 - Identification des machines

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante : -un sticker est apposé sur la douille de direction. -une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur. -marquage du système d'échappement complet. Ces marquages doivent être réalisés du même côté (bombe proscrite).

Article 2 – Partie cycle

2.1 – 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 doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

2.2 – Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, ...) doivent 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.

2.2.1 – Protection des leviers

Les motos doivent être équipées d'un protecteur de 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 être distribuées par un professionnel.

2.2.2 – Freins

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

2.3 – Papillons de gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

2.4 – Coupe circuit

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce

coupecircuit 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 adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

2.5 – Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions doivent comporter toutes leurs vis. Toutes les transmissions doivent 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, est 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 sur toutes les machines.

2.6 – Refroidissement

Si refroidissement liquide : eau uniquement. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

2.7 – Carburant

Le carburant utilisé est du sans plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) ou bio éthanol vendu aux pompes routières, sans additif. Des tests de carburants peuvent être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course. Les teams désignés doivent se présenter avec leur machine (réservoir vide) et un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant 5 l maximum fourni par l'organisateur aux frais de l'utilisateur et acheté hors grandes surfaces). Les ravitaillements sont interdits sur la piste mais autorisés uniquement devant le stand attribué au team, les extincteurs sont obligatoires dans tous les stands. Il est OBLIGATOIRE de mettre un TAPIS ENVIRONNEMENTAL sous la machine pour toute intervention afin de protéger l'environnement. En cas de non-respect de cette obligation, il est appliqué une pénalité de 2 tours. NOTA : Lors des ravitaillements, la machine doit être béquillée sur un tapis environnemental placé devant le stand attribué au team. Le pilote ne doit pas rester sur celle-ci. La personne assurant le ravitaillement doit être vêtue d'une combinaison, de chaussures fermées, de gants, la tête couverte d'un casque intégral et d'une cagoule. Seule est admise près de la machine, une autre personne prête à intervenir avec un extincteur. Si de l'essence est répandue sur le réservoir, celui-ci doit être essuyé avant que le pilote remonte sur sa machine. Les remplissages avec matériel type ACERBIS ou équivalent sont obligatoires.

2.8 – Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires.

2.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire.

Les machines autorisées devront répondre aux définitions du règlement des machines de courses sur route et leur niveau sonore doit être inférieur à 112 db auquel on rajoute 2db (car l'appareil de mesure est de catégorie 2) avant le début de la course et une tolérance supplémentaire de 1db à l'arrivée de la course (soit à 115 db maxi à l'arrivée) selon la méthode 2m max.

2.10 – Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Celui-ci 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 de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation. Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci

doivent être d'une matière résistant aux chutes.

2.10.1 – Largeur Machine de course sur route : largeur minimum de 400mm, largeur maximum : 700mm. Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

2.10.2 – 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.

2.11 – Repose pied

Les repose-pieds doivent être repliables ou en téflon.

2.12 – Plaques numéros

Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles. Elles doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté du dossier de selle. Les plaques de course seront de forme rectangulaire, dimensions 280 mm x 235 mm. Dimension des chiffres : - Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm - Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

2.13 – Article réservé

2.14 – 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.

2.15 – Feu rouge et éclairage

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 (dossier de selle). En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante. Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité. Le feu rouge doit être composé de 6 leds d'une puissance de 0,8 à 1,8 watt par led. 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 celle de la moto, directement sur la batterie avec un interrupteur placé au guidon. Pour toute épreuve se déroulant en partie de nuit, la machine doit être équipée de feux avant et arrière.

2.16 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage

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

2.17 – Pneumatiques

Le choix des pneus est libre. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands mais autorisée en pré-grille alimentée par des groupes électrogènes.

2.18 – Éléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). 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.

2.19 - Capacité des réservoirs

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®). Le ravitaillement par changement de réservoir est interdit. Les remplissages avec matériel type ACERBIS ou équivalent sont obligatoires. En aucun cas, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages ne sont autorisés.

2.20 - Boîtes à air et cornets fixés sur la plateforme repose pieds (scooters)

La hauteur de la boîte à air et cornet ne doit pas excéder 8 centimètres.

2.21- Les renforts de cadre pour les scooters sont autorisés.

2.22- Sabots récupérateurs

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine. Les machines doivent être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

2.23 – Protections des pièces tournantes

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur scooters et machine à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement Technique du Championnat national vitesse moto 25 power pour les autres).

Article 3 – Equipements

Les pilotes doivent présenter leur équipement complet en bon état. - Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05 ou ECE 22 06), les casques à clips sont strictement interdits, seul seront acceptés les casques à doubles boucles, cross ou intégral - La combinaison en cuir d'une seule pièce ou blouson et pantalons de cuir réunis par une fermeture éclair. - Les gants et les bottes doivent être en cuir. - La protection dorsale de type EN 1621-2 est obligatoire.

Article 4 – Machines

Passage au banc de puissance : aucune cartographie ne doit dépasser la puissance autorisée dans la catégorie. Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé, est déclassée de la course. Les machines équipées de variateur doivent avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

Article 5 – Télémétrie

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine. Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie. Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

Article 6 – Transpondeur

Le transpondeur doit être placé à l'avant de la moto sur le tube de fourche en position verticale, goupille vers le haut. Le support de transpondeur est obligatoire. Article 7 – Litiges Pour tout point non prévu à ce règlement, se reporter aux dispositions générales du règlement du championnat de France de la F.F.M. qui fait référence pour tout litige ou décision particulière. Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit.

LES CAMÉRAS SERONT TOLÉRÉES SUR LES MACHINES À CONDITION QUE CELLES-CI SOIENT BIEN FIXÉES ET QU'ELLES SOIENT VALIDÉES LORS DU

CONTRÔLE TECHNIQUE.

LES CAMÉRAS SERONT STRICTEMENT INTERDITES SUR LES PILOTES.

La commission Vitesse :

La Ligue Régionale de Moto :

Laura BEGUE

Samuel RIVIERE