



LIGUE
RÉUNION

RÈGLEMENT SUPERMOTARD 2026



LRM974



LIGUREUNIONMOTO



LIGUREUNIONMOTO

www.lrm.re

Maison Régionale des Sports
20 route Tsiranana 97490 Saint-Clotilde
E-mail : samuel.rivierelrm974@gmail.com - GSM : 06 92 00 17 20



SOMMAIRE

- 1. PILOTES ADMIS & MOTOS ADMISES**
 - 2. DEMANDES D'ENGAGEMENT**
 - 3. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES**
 - 4. VERIFICATIONS TECHNIQUES**
 - 5. CIRCUIT**
 - 6. PROCEDURE DE DEPART**
 - 7. ARRET D'UNE COURSE**
 - 8. DEROULEMENT DES EPREUVES**
 - 9. CLASSEMENT**
 - 10. PODIUM**
- 

11. CONTROLE DES EPREUVES

12. RECLAMATION

13. VALIDATION DU CHAMPIONNAT

14. LIMITATION EN PNEUMATIQUE

15. ACCES AU CIRCUIT

16. ZONE DE PANNEAUTAGE

17. Remise des prix du championnat de Supermotard

ANNEXE : REGLES TECHNIQUES SPECIFIQUES AUX QUADS

La LRM met en compétition pour l'année 2026 le Championnat de la Réunion Supermotard.

Un titre de Champion de la Réunion sera attribué à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

- S4 (65cc) (Age 7 à 15 ans)
S5 (85cc) (Age 9 à 15 ans)
- S1 PRESTIGE (250cc2t / 450cc4t)
- S3 (125 cc /250cc)
- SUPERQUADER
- MASTER (250cc4t à +450cc4t)
- *PROMOTION (125cc2t/250cc4t à 450cc4t)

Le calendrier du championnat se compose de :

- 26-27 septembre 2026 – MX421 - Saint-Louis,
- 10-11 octobre 2026 – MX421 – Le Port,
- 24-25 octobre 2026 – TEAM MOTO SHOP– Jamaïque,
- 07-08 novembre 2026 – MX BRAS PANON – Jamaïque,
- 21-22 novembre 2026 – LRM – Jamaïque,
- 28-29 novembre 2026 – APSC MAGMA – Saint-Paul.

La Commission Supermotard se réserve le droit d'adapter le règlement en fonction de l'évolution du Championnat et de modifier le calendrier. Tout changement ou modification décidé par le Jury de l'épreuve devra être affiché avant les séances d'essais libres.

Pour la catégorie **PROMOTION**, les pilotes autorisés à s'inscrire devront être **débutants ou non confirmés dans la discipline Supermotard.**

a) - Est considéré comme débutant ou non confirmé dans la catégorie PROMOTION :

- Un pilote qui n'a pas clôturer de championnat dans une catégorie supermotard et qui a eu un classement au-delà de la 10^{ème} place en supermotard les années antécédant dans une catégorie différente de la catégorie PROMOTION.

- Un pilote ayant même réalisé un classement dans le top 10 au championnat Monobike 2025 ou au championnat Motocross 2025.

b) - Ne sera pas considéré comme débutant ou non confirmé :

- Un pilote ayant réalisé la même année 2025 un Top 5 au championnat Motocross et au championnat Monobike.

c) - Ne pourra plus intégrer la catégorie PROMOTION :

- Un pilote ayant fait au moins un top 5 au championnat 2026 Supermotard PROMOTION ne pourra plus s'engager dans cette même catégorie en 2027.

La commission Supermotard et le jury de l'épreuve se réserve le droit avant et pendant l'épreuve d'annuler la participation d'un pilote ne remplissant pas les conditions sus-mentionnées.

1. PILOTES ADMIS & MOTOS ADMISES

Ces épreuves sont ouvertes à tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la F.F.M pour l'année en cours à l'exception des licences internationales qui pourront s'engager hors Championnat. Le Championnat de la Réunion de Supermotard est réservé aux licenciés inscrits dans un club affilié à la LRM.

N.B. : Suite règlement fédéral, le CASM est obligatoire pour la 1ère demande de licence ou une interruption de plus de deux ans.

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

Toute personne ayant accès à la zone de panneautage ou de pré grille, devra

être titulaire d'une licence FFM au minimum de catégorie LAP.

Sont admises les machines de types :

- Moto Cross, équipées de pneus route slick ou homologués.
- Enduro sans béquille, sans optique et feu arrière équipées de pneus route ou homologués.
- **Catégorie S1 PRESTIGE:** Les épreuves sont ouvertes à tout type de moto- cyclette solo de cylindrée supérieure à 300cc jusqu'à 500cc, mono- cylindre ou bicylindre et répondant aux normes de sécurité imposées par le règlement technique de la FFM. La cylindrée maximale pour cette catégorie est de 500 cc.
- **Catégorie S3 :** Les épreuves sont ouvertes à tous types de motocyclettes solo comprises 125cc 2 temps à partir de 13 ans et les 250cc 2 temps ou 4 temps à partir de 15 ans. Licence admise NJ, NCO.

- **Catégorie Superquader** : les épreuves seront ouvertes aux quads dont les cylindrées sont de 250cc à +490cc pour les moteurs 2 temps et 4 temps monocylindre et bicylindre.
- **Catégorie Master** : Ouvert à tous les pilotes de plus de 35 ans quelle que soit la cylindrée de la machine utilisée.
- **Catégorie S4 65cc** : cette catégorie est ouverte aux pilotes à partir de 7 ans (révolus) jusqu'à 12 ans révolus, détenteurs d'une licence NJ1, NJ2 ou NJ3 en fonction de leurs âges. Ils font partie du championnat de Supermotard. Pour la limite d'âge maximum, les pilotes ne devront pas avoir 13 ans au cours de l'année.
- **Catégorie S5 85cc 2 temps et 150 cc 4 temps** : cette catégorie est ouverte aux pilotes à partir de 10 ans (révolus) jusqu'à 15 ans inclus, détenteurs d'une licence NJ1, NJ2, NJ3 ou NCO en fonction de leurs âges, être titulaire du guidon d'or pour les pilotes âgés de 10 et 11 ans et du CASM pour les pilotes à partir de 12 ans. Pour la limite d'âge maximum, les pilotes ne devront pas avoir 16 ans au cours de l'année.
- **Catégorie PROMOTION** : Cette catégorie est ouverte à tous pilotes débutants ou non confirmés dans cette discipline quelle que soit la cylindrée de la machine utilisée.

2. DEMANDES D'ENGAGEMENT

Les pilotes ne peuvent s'engager que dans une seule catégorie, la double monte est interdite.

Les engagements se feront en ligne sur le site de [Irm.re](http://irm.re)

La clôture des engagements et les règlements seront effectués 4 jours avant le début de la compétition soit jusqu'au mercredi, dans les divers lieux annoncés par l'organisateur de la manifestation.

Le tarif des engagements est arrêté à **83€** (quatre vingt trois euros)

Le tarif des engagements est arrêté à **73€** (soixante treize euros) pour les mini-verts

Toutefois l'organisation prolongera les inscriptions jusqu'au jour du contrôle technique et contrôle administratif (le samedi) en fonction des places disponible (32 sur le circuit de la Jamaïque), mais à partir du jeudi cet engagement sera majoré de 20 €, portant ainsi le prix de l'engagement à 100€ et 90€.

3. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

Tous les pilotes participant au championnat, quelle que soit la catégorie, devront se présenter (ou se faire représenter en cas d'indisponibilité) au contrôle administratif qui sera ouvert le samedi de 14h00 à 18h00. Aux vérifications administratives, le secrétariat assurera le contrôle :

- Des licences FFM 2026,
- De la confirmation d'engagement,
- Du contrôle du permis de conduire, du CASM ou du Guidon d'Or.

4. VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les opérations de vérifications se dérouleront le samedi de 14h00 à 18h00. Seront vérifiés :

Pilote et équipement :

- Contrôle du casque homologué (norme FIM)
- Contrôle de la tenue du pilote combinaison d'une seule pièce (cuir ou kevlar homologué FIM), conforme au règlement des courses sur route) bottes type Motocross (Les demi-bottes sont interdites) et gants en cuir et protection dorsale obligatoire (norme EN 1621-2 ou Label FFM).
- Les maillots de type cross sur les combinaisons sont interdits, seules sont autorisées, les chasubles sans manche, col en V (de façon à voir la fermeture éclair de la combinaison fermée) qui prêtent au corps pour vos supports publicitaires et devront être présentées lors des vérifications techniques.
- Charlotte obligatoire pour les cheveux longs.

Motocycle :

Lors du contrôle technique, chaque coureur doit présenter une moto sous son nom et numéro. Quant au second motocycle il y a deux possibilités :

- Un coureur peut présenter, au contrôle technique, une seconde moto sous son nom et numéro.
- Une équipe ou un groupe de coureurs peut présenter, au contrôle technique, une seconde moto dans l'éventualité qu'elle soit utilisée par plusieurs coureurs, à condition que la moto soit marquée sous les noms et numéros des coureurs. Dans ce cas, l'équipe qui présente la moto doit indiquer au contrôleur technique, les noms et numéros des coureurs ayant le droit d'utiliser cette machine

Pour être utilisée :

- Lors des essais libres la seconde machine doit être présente dans la zone mécanique avec les numéros de course correspondant.
- Lors des essais chronométrés une seconde machine doit être présente dans la zone mécanique avec les numéros de course correspondant avant le départ des essais chronométrés.
- Contrôle apparent de la marque et de la catégorie d'engagement.
- Caractéristiques de la moto.

Plaques & numéros :

- Numéro de course, 3 plaques : Les 3 plaques numéros seront de dimensions 210 mm x 210 mm obligatoire et les numéros de 120 mm minimum de hauteur, les chiffres doivent être lisibles.
- Fond rouge numéros blanc : S1 PRESTIGE
- Fond noir numéros blanc : S3
- Fond jaune numéros noir : MASTER
- Fond blanc numéros noir : PROMOTION
- Fond rouge numéros blanc : S4 (65cc)
- Fond blanc numéro rouge : S5 (85 cc)

(Aucune couleur fluo ne sera autorisée pour les chiffres et les fonds de plaque)

La gestion et la réservation des numéros doivent se faire auprès :

- Djeya (0692 08 51 91)

Caractéristiques machines :

- Toutes les catégories :
- Présence du dispositif de sécurité sur les fixations des plaquettes de freins (goupille ou contre-écrou).
- Freinage apparent des boulons de fixations des étriers de freins.
- Freinage apparent des bouchons de remplissages d'huiles et d'eau ainsi que des trappes de vidange.
- Présence d'une protection sur la barre transversale du guidon. Présence d'une protection sur les brides de fixation pour un guidon ne possédant pas de barre transversale. Les extrémités du guidon devront être bouchées ainsi que les poignées.
- Présence d'un ou plusieurs récupérateurs d'huile étanches même lorsque la moto est couchée, d'une capacité minimum de 0,5 litre correctement fixés ou pour les 4 temps un recyclage fermé ;
- Un ou plusieurs récupérateurs vides à chaque départ, étanches même lorsque la moto est couchée, doivent être prévus pour l'eau du radiateur et la mise à l'air libre du réservoir d'essence (clapet antiretour du bouchon de réservoir insuffisant).
- Un carénage de récupération ou sabot moteur englobant, permettant de recueillir une partie de la capacité de l'huile moteur sera installé sous le bloc obligatoire pour les moteurs 4 temps.
- Cache chaîne du pignon de sortie de boîte obligatoire.
- Les repose-pieds et leurs supports de fixation doivent être OBLIGATOIREMENT protégés (par une matière résistante aux frottements et non abrasive) ainsi que toutes les parties saillantes de la machine, (pour éviter tout contact direct avec la piste).
- Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Si non conforme le pilote sera déclassé de la manche.
- Roues libres. Les roues avec des jantes à bâtons doivent obligatoirement être équipées de flasques de protections.
- Freins performants fortement conseillés.

- Les pneumatiques utilisés ne doivent pas présenter plus 8mm de creux au centre du pneu avant ou arrière (pneus type cross, enduro et trial sont interdits). Le retaillage des pneus est autorisé.
- Pneus slick pour toutes les catégories,
- Pneus pluie pour toutes les catégories,
- Pneus mixte (homologué route) sont autorisés pour toutes les catégories.
- Tout contrevenant sera disqualifié sur la manche concernée.
- Des couvertures chauffantes pourront être installées en pré-grille ainsi que sur la grille de départ.
- Les machines seront plombées par le Commissaire Technique au niveau du cadre.
- Contrôle du niveau sonore : selon la Méthode « 2m max ». Le niveau sonore ne devra pas excéder 114 dB/A, (112 dB/A + 2 dB/A) avant le début de la course et 115 dB/A à l'arrivée de la course (+ 1 dB/A pour la dégradation du silencieux).
- Contrôle du niveau sonore catégorie S4 : selon la Méthode «2m max ». Le niveau sonore ne devra pas excéder 111 dB/A, (109 dB/A + 2 dB/A) avant le début de la course et 112 dB/A à l'arrivée de la course (+ 1 dB/A pour la dégradation du silencieux).
- «Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM».
- Présence d'un coupe-circuit.
- Sur décision du jury de l'épreuve, des contrôles de cylindrées et de carburant pourront être effectués.
- La communication radio ou l'utilisation de télémétrie : du pilote avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite sur toutes les épreuves.
- 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 du chronométrage officiel.
- Le transpondeur : celui –ci devra être installé à l'avant de la machine derrière la plaque numéros, sur le tube de fourche.

Si lors d'un contrôle de cylindrée décidé par le jury, il s'avère que la moto est conforme, la LRM participera aux frais occasionnés par ce contrôle (40 € pour les 2 T et 60 € pour les 4 T).

Une machine refusée au 1er contrôle pourra être présentée plusieurs fois, jusqu'à la fermeture du contrôle technique. Le concurrent a l'obligation de mettre sa machine en conformité. S'il ne satisfait pas au contrôle, il sera exclu par le directeur de course et son engagement ne lui sera pas remboursé. Machines dangereuses Si durant les essais ou la course, un Commissaire Technique constate une défectuosité à une machine et que cette défectuosité pourrait constituer un danger pour les autres conducteurs, il en notifiera le Directeur de Course ou son adjoint. C'est leur responsabilité d'exclure la machine des essais ou de la course. Une moto jugée trop bruyante ou dangereuse en course ou pendant les essais sera arrêtée par le directeur de course (ex : une moto qui perd son silencieux).

Le commissaire technique a le droit de regarder et de contrôler toutes pièces du motocycle à n'importe quel moment de la manifestation :

1/ Pendant l'épreuve, les motocycles pourront être examinés pour s'assurer qu'aucun élément ou pièce marqué n'ont été changé et ceci à n'importe quel moment de la manifestation. Dans ce cas, le pilote ne pourra pas prendre le départ et sera refusé en pré-grille.

2/ A l'issue de l'épreuve, les contrôleurs techniques vérifieront si aucune irrégularité n'a été commise.

3/ Sanctions :

- a) absence de pièces marquées : Disqualification de la course
- b) intervention mécanique pendant le ou les tours de chauffe => départ fond de grille
- c) usage de communication radio ou de la télémétrie => disqualification de course
- d) port de la caméra interdit sur le casque ainsi que sur le pilote => interdiction de départ

5. CIRCUIT

a) Longueur :

Une piste doit avoir une longueur de 400 mètres minimum.

b) Largeur :

Une piste doit avoir une largeur au point le plus étroit de 6 mètres minimum utilisable à l'exception du premier virage qui doit avoir une largeur de 8 mètres minimum utilisable et une courbure, permettant au premier tour, le passage des concurrents sans provoquer d'encombrement.

c) Espace vertical :

L'espace vertical libre entre la piste et tout obstacle au-dessus de cette dernière doit être de 3m minimum.

d) Difficultés :

Les sauts ne sont acceptés que sur les parties naturelles, les zones d'appel ou de réception doivent être situées à une distance de 15 mètres minimum d'une zone bitume. 1 ou 2 tables minimum de la largeur de la piste, plusieurs trajectoires seront acceptées avec doubles traces sur la partie terre. Les sauts multiples (doubles bosses, triples bosses, vagues ou whoops) sont interdits.

e) Nombre maximum de participants :

Le nombre maximum de pilotes admis en même temps sur une piste est de 12 pour une piste de 400 mètres, plus 1 pilote par 30 mètres avec un maximum de 36 participants. Pour les essais, ce nombre peut être augmenté de 20%.

6. PROCEDURE DE DEPART

La grille de départ sera de type décalé ; 1er virage à gauche, pôle à droite ; 1er virage à droite, pôle à gauche. Deux motos pourront être utilisées par le pilote. Dans le cas où une machine régulièrement mise en pré grille ne pourrait démarrer, son pilote pourra prendre sa seconde machine qui aura préalablement été amenée dans un parc situé à proximité de la pré-grille. Cette manœuvre est possible avant la fin des tours de chauffe, le pilote concerné devra alors se positionner en dernière place sur la ligne de départ.

Heure de fermeture de la pré-grille

- Coureurs sur la ligne de départ. Tout pilote qui se présente après l'heure de mise en grille partira en dernière ligne. Plus aucun pilote ne pourra être admis au départ après le lancement du ou des tour(s) de chauffe. Un officiel situé en sortie, doit interdire l'accès de la piste en présentant un signal lumineux rouge. Après le lancement du tour de chauffe tous les concurrents qui quitteront la piste pour rentrer au parc coureurs ne seront plus autorisés à reprendre la piste. A partir de ce moment sur instruction de la direction de course, évacuation de la grille de départ de toutes les personnes non accréditées et l'officiel situé en sortie de la pré-grille doit signaler l'autorisation de l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux vert. Pour les finales, dans les 10 minutes précédant l'heure de départ, sur instruction de la direction de course, les pilotes devront se tenir prêts à quitter la pré-grille et à amener leur moto sur la grille de départ pour la présentation. Durant cette période la mécanique est autorisée jusqu'au départ du ou des tours de chauffe. Ce ou ces tours de chauffe sont obligatoires pour prendre le départ depuis la grille. A l'issue du (ou des) tour(s) de chauffe, un officiel situé devant la première ligne de départ présente un drapeau rouge tenu levé jusqu'au placement de tous les pilotes au centre de leur place sur les lignes de départ. Le feu doit être allumé au rouge, si nécessaire un mécanicien par pilote pourra attendre sur la grille pour bloquer la fourche puis devra rapidement évacuer la piste. Dès qu'un pilote a rejoint son emplacement sur la grille de dé-

part ou entame son deuxième tour, dans le cas de plusieurs tours de chauffe, l'officiel situé en sortie de la pré-grille doit interdire l'accès à la piste en présentant un drapeau ou un signal lumineux rouge. Le pilote qui a rejoint son emplacement ne pourra plus le quitter sous peine de départ en fond de grille. Les pilotes qui regagnent la zone mécanique doivent attendre que l'officiel situé en sortie de celle-ci signale, à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste. Chaque ligne de départ doit être identifiée par un numéro inscrit sur des panneaux tenus levés par des juges de lignes. Ces officiels doivent être positionnés du même côté et aux extrémités de chaque ligne et lorsqu'une ligne est complète, le juge de cette ligne doit baisser son panneau. A partir du moment où un pilote a rejoint son emplacement sur la grille de départ, le directeur de course peut demander au juge de ligne, situé après la dernière ligne, de présenter un drapeau rouge pour interdire l'accès à la grille aux pilotes retardataires. A ce signal les autres juges de lignes peuvent baisser leur panneau même si leur ligne est incomplète. Les pilotes qui ne sont pas sur la grille de départ à ce moment doivent partir depuis le fond de la grille. Une fois que les pilotes sont placés soit sur la grille de départ, soit en fond de grille, soit dans la zone mécanique, le juge de ligne situé après la dernière ligne présente un drapeau vert. Si un pilote positionné sur la grille rencontre un problème, il doit rester sur sa machine et lever le bras. A ce signal le juge de sa ligne doit relever son panneau et le juge de ligne placé après la dernière ligne doit relever le drapeau rouge pour signaler l'incident au Directeur de Course. Le pilote doit attendre les instructions du directeur de course pour quitter sa place et se rendre en zone mécanique.

Lorsque tous les pilotes sont placés et que le drapeau de fond de grille est vert le départ doit être donné de la façon suivante :

- Les machines doivent être arrêtées, moteur en marche et les conducteurs doivent avoir leurs mains sur les poignées du guidon.
- L'officiel situé sur le bord de la piste devant la première ligne retire le drapeau rouge. Dès qu'il est en position de sécurité, le starter éteindra le feu rouge (l'extinction du feu rouge donne le départ). En cas de problème pour l'allumage des feux, un drapeau rouge sera agité. Le directeur de course indiquera aux concurrents le nouveau mode de départ (feu ou drapeau national) et décidera s'il y a lieu de redonner un tour de chauffe.
- Sur instruction du directeur de course, les officiels situés en sortie de la zone mécanique signaleront à l'aide d'un drapeau ou un signal lumineux vert, l'autorisation de l'accès à la piste. Tout départ anticipé sera pénalisé de 30 secondes, Le pilote concerné sera informé de cette pénalité par un panneau " 30 secondes associé à son numéro de course", pendant toute la course.

7. ARRET D'UNE COURSE

Dans le cas d'un arrêt de course pendant les premiers 50% du temps réglementaire, elle sera entièrement recommencée. Les coureurs se rendront directement en pré grille ou au parc mécanique sur ordre du directeur de course et un nouveau départ sera donné dès que la piste est libre. S'il est impossible de redonner le départ de course, il n'y aura pas de point attribué pour le championnat. Dans le cas d'un arrêt de course après que plus de 50% du temps réglementaire soit écoulé, celle-ci sera considérée comme terminée. L'ordre d'arrivée des pilotes sera déterminé par le classement des coureurs lors du tour précédent le drapeau rouge

8. DEROULEMENT DES EPREUVES

Entrée parc fermé : les véhicules sont autorisés à entrer au parc uniquement pour décharger leur matériel et devront obligatoirement quitter le parc avant 7h30. Le parc sera fermé à toute entrée véhicule à partir de 7h15.

Briefing des pilotes : Un briefing des pilotes sera organisé par le Directeur de course. La présence des pilotes au briefing au le début de la journée est obligatoire.

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

Positions sur la pré grille :

position libre.

Pré-grille :

- Deux appels des pilotes se feront avant la 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 2ème 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 située du côté opposé du premier virage (pôle à droite si 1er virage à gauche). Les essais chronos détermineront la grille lors des 3 manches de la journée. Le pilote qui a réalisé le meilleur temps des essais sera placé en sur la première place de la grille de départ. Le second meilleur temps sera sur la seconde place de la grille et ainsi de suite.

Pour la troisième manche de la catégorie PRESTIGE (et autres plateaux si la manche est cumulée avec d'autres catégories), la grille de départ sera inversée UNIQUEMENT sur décision de la direction de course.

La course prévoit 1 manche de 10 mn + 1 tour et 2 manches de 15 Minutes + 1 tour pour toutes les Catégories .

Déroulement :

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

LES ESSAIS LIBRES ET CHRONOMETRES SONT OBLIGATOIRES.

Le pilote doit effectuer au minimum 1 tours d'essais pour pouvoir se placer sur la grille de départ. Le directeur de course en concertation avec le jury, pourra faire effectuer un tour d'essai à un pilote aillant connu des soucis mécaniques ne lui permettant pas d'avoir participé aux essais libres et chronométrés mais celui-ci partira de la dernière ligne en dernière position

9. CLASSEMENT

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

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

Un safety car est recommandé pour mise à disposition des officiels pour éviter des arrêts de course (drapeau rouge)

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

Présence du safety car : course neutralisée, tout pilote doit respecter son classement, il est interdit de dépasser tant que le safety car est présent sur la piste.

Les points seront attribués de la façon suivante durant la 1^{ère} manche : Points Chrono pour les 10 meilleurs temps en course.

1er = 10 pts,	6ème = 05 pts,
2ème = 09 pts,	7ème = 04 pts,
3ème = 08 pts,	8ème = 03 pts,
4ème = 07 pts,	9ème = 02 pts,
5ème = 06 pts,	10ème = 01 pt,

Les points seront attribués de la façon suivante durant la 1^{ère} manche : Points Sprint pour le classement.

1er = 20 pts,	6ème = 11 pts,	11ème = 6 pts,	16ème = 1 pts,
2ème = 17 pts,	7ème = 10 pts,	12ème = 5 pts,	
3ème = 15 pts,	8ème = 9 pts,	13ème = 4 pts,	
4ème = 13 pts,	9ème = 8 pts,	14ème = 3 pts,	
5ème = 12 pts,	10ème = 7 pts,	15ème = 2 pts,	

Les points seront attribués de la façon suivante durant la 2^{ème} et la 3^{ème} manche :

1er = 25 pts,	6ème = 15 pts,	11ème = 10 pts,	16ème = 5 pts,
2ème = 22 pts,	7ème = 14 pts,	12ème = 9 pts,	17ème = 4 pts,
3ème = 20 pts,	8ème = 13 pts,	13ème = 8 pts,	18ème = 3 pts,
4ème = 18 pts,	9ème = 12 pts,	14ème = 7 pts,	19ème = 2 pts,
5ème = 16 pts,	10ème = 11 pts,	15ème = 6 pts,	20ème = 1 pts.

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 sans celles des superfinales.

Les ex-aequo seront départagés :

- en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc... par manche
- aux plus grand nombre de participations de courses
- en dernier ressort, les résultats de la dernière course seront prépondérants.

Le classement d'une journée sera réalisé en ajoutant les points attribués au cours des trois manches.

10. PODIUM

Un classement de la journée, sera établi en additionnant les points acquis à l'issue des manches. Les clubs organisateurs devront prévoir des coupes pour récompenser les trois premiers pilotes de chaque catégorie. La présence des coureurs en tenue correcte est obligatoire.

11. CONTROLE DES EPREUVES

L'organisateur désignera un délégué, un directeur de course, un commissaire technique et le chronométrage désignera une équipe officielle de chronométreurs, le secrétariat du jury. Les défraiements de ces officiels seront à la charge de la LRM.

12. RECLAMATION

Les réclamations doivent être déposées par écrit auprès du directeur de course accompagnées d'un chèque de 75 €. Pour les réclamations nécessitant un démontage moteur un deuxième chèque de 75 € pour le démontage d'un moteur 2T et 150 € pour le démontage d'un moteur 4T devront être remis. Une réclamation doit être déposée :

- Avant le commencement des opérations de vérification pour une réclamation contre la distance annoncée pour un parcours ou pour l'une des clauses figurant au règlement particulier.
- Immédiatement après la fin des opérations de vérification pour une réclamation contre une décision prise par un commissaire technique ou tout ce qui concerne le pesage ou les vérifications et la qualification des concurrents.

Dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats pour une réclamation contre :

- Une décision prise par un officiel de la course.
- Une erreur ou une irrégularité commise au cours de la compétition par un concurrent ou un assistant.
- Le classement d'une course.

Conduite en course :

Il est interdit de couper le parcours. Un pilote qui rentre au parc pendant la course est considéré comme ayant abandonné et ne peut plus reprendre la compétition. Un pilote ayant un comportement dangereux au cours d'une épreuve, pourra être sanctionné par le Jury ou le délégué par sanction immédiate.

Sécurité :

Le directeur de course ou le délégué apprécieront en fonction des conditions climatiques du nombre de tours de chauffe nécessaire. En cas de conditions météorologiques défavorables (pluie) le directeur de course peut autoriser le changement des pneumatiques avant un départ, mais cette opération doit s'effectuer sur la grille de départ. Tout retour au paddock ou dans la zone mécanique sera sanctionné et le pilote sera disqualifié. En cas de conditions météorologiques défavorables (pluie avec partie terre détrempée) le directeur de course en accord avec le délégué pourra neutraliser la partie terre pour une partie ou la totalité des essais libres le samedi ou l'ensemble des Warm-Up le dimanche matin.

13. Validation du championnat

Le championnat SUPERMOTARD 2026 sera validé après 3 épreuves. Les catégories seront validées au championnat à partir de 5 pilotes par course sauf pour les S4 et S5 où il faudra au minimum 3 pilotes.

14. Limitation en pneumatique

Un (1) seul jeu de pneu sera autorisé par journée de compétition et devra être vérifiés et marqués avant les essais libres et chronométrés.

- Seul le directeur de course et le contrôleur technique pourront autoriser un éventuel changement (exemple : crevaison, déchirure, etc. ...).
- En cas de litige se reporter à l'annuaire fédéral.

15. Accès au circuit

Seul le directeur de course autorise l'accès au circuit.

Tous manquements à cette directive de la part d'une (ou des) personne(s) faisant partie de l'entourage d'un pilote occasionnera une sanction au pilote mise en cause.

Pendant la manche mini-vert seulement 4 parents licenciés vêtus d'un gilet fluo sont autorisés à se mettre sur le circuit pour venir en aide aux jeunes pilotes en cas de besoin.

16. ZONE DE PANNEAUTAGE

L'accès à la zone de panneautage sera autorisée uniquement à des panneauteurs ayant une licence FFM valide pour l'année en cours.

Le non-respect de cet article occasionnera le refus en grille du pilote mise en cause par le panneauteur.

17. Remise des prix du championnat de Supermotard

Tous les pilotes nominés doivent obligatoirement être présent le jour de la remise des prix du championnat.

Toute absence non justifiée du pilote nominé sera passible d'une non validation de son titre.

Une attitude faire play et exemplaire est de rigueur lors de la remise des prix entre les 3 premiers sur le podium ainsi que de leurs entourages.

Pour les points non précisés au présent règlement, se reporter au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.

ANNEXE : REGLES TECHNIQUES SPECIFIQUES AUX QUADS

Définition du quad de compétition : véhicule tout terrain à quatre pneus ballon, ayant une roue à chaque extrémité diagonale. Un quad de compétition est propulsé par les roues arrière fixées sur un axe rigide.

Règles techniques communes aux championnats super motard :

- La cylindrée est libre tout en ayant deux catégories bien distinct (jusqu'à 490cc) et quad open(+490)
- Le moteur ne peut en aucun cas être situé derrière le pilote.
- La largeur du quad ne doit pas excéder 130 mm.
- Tout système différentiel de transmission est interdit.
- Le choix du cadre, du moteur, de l'emplacement du réservoir de carburant est libre.
- Les pneus cloutés, chaînés, pneus cross, enduro et trial sont interdits.
- Les jantes, que ce soit pour l'avant ou l'arrière, ne peuvent excéder douze pouces de diamètre et ne devront pas être inférieures à huit pouces.
- Le silencieux d'échappement ne doit pas dépasser l'aplomb arrière du quad ou une ligne verticale tangente aux pneus arrière.
- La plaque arrière sera en plastique souple.
- Niveau sonore même réglementation que pour les motos.
- Le pilote doit être obligatoirement isolé des roues arrière par deux ailes, solidaires ou non l'une de l'autre, réalisées en matière plastique ou polyester.
- La transmission assurée par une chaîne devra être équipée d'un sabot ou carter à sa partie inférieure protégeant la couronne et le disque. Un pare-choc ou pare-buffle devra être mis en place. Dans le cas d'un pare-choc, les deux embouts devront être arrondis diamètre mini 15mm.
- Dispositif anti-encastrement : Un tube de protection (ou nerf bar) sans partie saillante de section ronde doit être prévu de chaque côté de

l'engin. Il devra obligatoirement être fixé en deux points : un au niveau du support d'articulation du bras oscillant inférieur, l'autre sur le support de repose pied, et comporter des sangles fixées sur la tubulure du nerf bar et destinées à empêcher le pied du pilote de toucher le sol accidentellement.

- Le pignon de sortie de boîte devra être protégé par un cache chaîne.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la partie transversale, les guidons sans partie transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu recouvrant largement les brides de fixation. Les extrémités devront être bouchées.
- Un coupe-circuit interrompant l'alimentation électrique doit être relié au pilote.
- La direction doit être assurée par les roues avant.
- Carburant : carburant LIBRE.
- Plaque des machines : Les plaques des machines devront être de dimensions réglementaires. La plaque arrière devra être perpendiculaire à l'axe de la piste. Un espace de 5cm sur la partie haute de la plaque frontale et sur toute sa largeur devra être laissé libre pour apposer la publicité du partenaire.
- Couleur des plaques : **Championnat** :
Plaque Verte numéro Blancs jusqu'à 490 cc Plaque jaune numéro noir pour les+ de 490 cc

- **Transpondeurs** : Celui-ci devra être installé à l'avant de la machine sur une traverse verticale du châssis.
- Présence du dispositif de sécurité sur les fixations des plaquettes de freins (goupille ou contre-écrou).
- Freinage apparent des boulons de fixation des étriers de freins.
- Freinage apparent des bouchons de remplissage d'huile et d'eau ainsi que des trappes de vidange.
- Présence d'un ou plusieurs récupérateurs d'huile étanches même lorsque le quad est couché, d'une capacité minimum de 0,5 litre correctement fixé ou pour les 4 temps un recyclage fermé.
- Un ou plusieurs récupérateurs vides à chaque départ étanches même lorsque le quad est couché doivent être prévus pour l'eau du radiateur et la mise à l'air du réservoir d'essence (clapet anti-retour du réservoir insuffisant).
- Un carénage de récupération ou sabot englobant, permettant de recueillir une partie de la capacité de l'huile moteur sera installé sous le bloc (moteur 4 temps uniquement).
- Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.
- Les pneumatiques utilisés ne doivent pas présenter plus de 0,8 mm de creux au centre du pneu avant ou arrière (pneus type cross et enduro interdits). Le retaillage des pneus est autorisé.
- La garde au sol de la machine en charge avec le pilote ne devra pas être inférieure à 90 mm (garde = châssis au milieu de l'empâtement et piste, hors accessoire, carter, bras oscillant, carénage de récupération).
- la capacité des réservoirs de carburant ne peut excéder : 22 litres

Afin d'éviter toute intrusion des pieds du pilote entre les roues arrières et les « nerfs bars » ceux-ci doivent par construction être relevés de 100 mm minimum ou être équipés d'une protection en métal ou en plastique entre ce nerf bars et les gardes boue arrières.

RÉGLEMENT SUPERMOTARD 2026



LRM974



LIGUEREUNIONMOTO



LIGUEREUNIONMOTO

www.lrm.re

Maison Régionale des Sports
20 route Tsiranana 97490 Saint-Clotilde
E-mail : samuel.rivierelrm974@gmail.com - GSM : 06 92 00 17 20

