



# REGLEMENT

CHAMPIONNAT  
CYCLO-ENDURANCE

2017

# Sommaire

1.	DEFINITION .....	3
2.	CATEGORIES .....	3
3.	CONCURRENTS.....	3
4.	MACHINES .....	3
5.	EPREUVES.....	4
6.	PARCOURS.....	4
7.	ENGAGEMENTS .....	5
8.	VERIFICATIONS ET BRIEFING .....	5
9.	ESSAIS.....	7
10.	COURSES .....	7
11.	CLASSEMENT.....	9
12.	PENALITES.....	10
13.	RECOMPENSES .....	10
14.	RECLAMATIONS (Titre VI du code sportif National) .....	11
15.	VALIDATION DU CHAMPIONNAT .....	11
16.	ASSURANCES .....	11
I.	.....	A
	Annexe 1 : Règles techniques vitesse et endurance CYCLO.....	11
	I. CATEGORIES.....	11
	II. REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL.....	12
	II.1. Matériaux.....	12
	II.2. Leviers.....	12
	II.3. Fixation étriers de frein avant.....	12
	II.4. Papillons de gaz.....	12
	II.5. Coupe Circuit .....	12
	II.6. Protections .....	13
	II.7. Refroidissement.....	13
	II.8. Garde-boue .....	13
	II.9. Tuyaux d'échappement et silencieux .....	13
	II.10. Guidon .....	13
	II.11. Repose-pied .....	14
	II.12. Plaques numéros (règlement FIM, Annexe 01, diagramme “ 0 ”).....	14
	II.13. Récupérateur.....	14
	II.14. Bouchons de vidange, niveau et remplissage .....	14
	II.15. Pneumatiques .....	14
	II.16. Eléments de fixation (attaches diverses) .....	14
	II.17. Modifications obligatoires.....	14
	II.18. Modifications tolérées .....	14
	III. REGLEMENT TECHNIQUE SPECIFIQUE DE CHAQUE CATEGORIE.....	15
	III.1. SCOOT .....	15
	III.2. MAXI SCOOT .....	16
	III.3. MAXI BOITE .....	16
	III.4. PROTO .....	17
	III.5. 125 CC 2 TEMPS.....	17

## **1. DEFINITION**

LA LIGUE REUNIONNAISE DE MOTOCYCLISME met en compétition pour l'année 2017, un cycle d'épreuves intitulé :

« CHAMPIONNAT DE LA REUNION ENDURANCE CYCLO »

## **2. CATEGORIES**

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

- SCOOT (Fond vert / Numéro blanc)
- MAXI SCOOT (Fond noir / Numéro blanc)
- MAXI BOITE et 125 4 temps (Fond rouge / Numéro blanc)
- PROTO (Fond blanc / Numéro noir)
- 125 CC 2 temps (Fond jaune / Numéro noir)

## **3. CONCURENENTS**

Les différentes catégories sont ouvertes aux pilotes âgés de plus de 12 ans minimum .

Les participants devront être titulaires au minimum d'une licence une manifestation ou à l'année, de type NCA, NJ3 ou NCB 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 ENDURANCE CYCLO ».

Un pilote étranger titulaire d'une autorisation de sortie de territoire émanant de sa fédération pourra participer aux épreuves du « CHAMPIONNAT DE LA REUNION ENDURANCE CYCLO ». Il sera classé dans l'épreuve mais pas dans le championnat.

## **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

Epaisseur : 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
- MAXI BOITE et 125 4 Temps : fond blanc numéro noir
- PROTO : fond rouge numéro blanc
- 125 CC 2 TEMPS : fond jaune numéro noir

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).

Les concurrents n'ayant pas participé à la première épreuve obtiendront leur numéro auprès du délégué de la première course où ils s'engageront.

## 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.

Calendrier 2017 :

<b>Dates</b>	<b>Clubs organisateurs</b>	<b>Types de course</b>	<b>Lieux</b>
4 ET 5 MARS 2017	RMC	Endurance de 3 heures	Jamaïque
17 JUIN 2017	TEAM 974 DEUX ZERO	Endurance de 8 heures	Jamaïque
26 ET 27 AOUT 2017	RMC	Endurance de 24 heures	Jamaïque

## 6. PARCOURS

Pour un circuit de 900 mètres, la capacité sera de 27 pilotes. Au-delà de 900 mètres, la capacité sera augmentée de 2 pilotes par fraction de 100 mètres.

En dessous de 900 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).

## 7. ENGAGEMENTS

Les points d'engagement seront précisés par les organisateurs de la manifestation :

- L'engagement pour la course de 3 heures Cyclo est fixé à 160.00 € (cent cinquante euros) par équipage (3 pilotes maximum).
- L'engagement pour la course des 8 heures est fixé à 240.00 € (deux cent trente euros) par équipage (entre 3 et 4 pilotes maximum).
- L'engagement pour la course d'endurance de 24 heures est fixé à 460.00 € (quatre cent cinquante euros) par équipage (6 pilotes maximum).
- **L'ENGAGEMENT SE FERA UNIQUEMENT SUR LE SITE DE SPORT PRO :**  
[www.sportpro.re](http://www.sportpro.re)
- La clôture des engagements et règlements seront effectués 2 jours avant le début de la compétition soit jusqu' au jeudi soir sur le site de sport pro.
- Toutefois l organisation prolongera les inscriptions jusqu'au jour du contrôle technique et contrôle administratif , mais cet engagement sera sanctionné d'une majoration de **20.00€**

## 8. VERIFICATIONS ET BRIEFING

Les contrôles administratifs et techniques **sont obligatoires et devront être effectués** le samedi précédent la manifestation. Les heures des vérifications administratives et techniques seront précisées dans les règlements particuliers des épreuves.

### 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.

Toute licence à la journée devra faite sur le site intranet de la FFM ([ffmoto.org](http://ffmoto.org)) et sera à présenter lors du contrôle administratif avec le certificat médical et le règlement le jour de l'épreuve.

### 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, exempt de tous marquages antérieurs.

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 EN1621-2,**
- **Tapis environnemental.**

Les transpondeurs seront remis aux pilotes ou équipages le samedi ou la veille de la compétition (au moment du contrôle technique). La gestion des transpondeurs sur le site est faite par la commission chronométrage de la ligue.

A la fin de chaque épreuve, l'organisation devra prévoir un parc fermé qui contiendra les machines pendant 30 minutes réglementaires. Les transpondeurs seront rendus à la table de chronométrage contre sa licence et le chèque de caution déposé en début de manifestation. Les pilotes participant à l'ensemble du championnat concerné pourront laisser le chèque de caution qui sera valable pour toute la saison et leur sera rendu à la dernière manifestation du championnat.

**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.

## 9. ESSAIS

Les essais sont obligatoires. L'organisateur devra prévoir 2 séances de 10 minutes, soit de 10 minutes en essais libre et 10 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.

## 10. COURSES

### Composition, grille de départ :

La grille de départ sera définie en fonction des résultats obtenus lors des essais chronométrés. La grille de départ sera en épis (« style le Mans »).

### Course :

La durée de l'épreuve d'endurance et le nombre maximal de pilote par machine est laissée libre à l'organisateur. Une course d'endurance durera au minimum 2 heures.

En application du décret n°88.294 du 28 mars 1988 et de l'arrêté du 14 décembre 1988, le temps de conduite pour chaque pilote est le suivant :

- de 12 à 13 ans : 4 relais maximum de 30min séparés chacun par une heure de repos.
- de 14 à 15 ans : 5 relais de 30 minutes séparés chacun par une heure de repos.
- A partir de 16ans : Relais 30minutes séparés chacun par un temps de repos correspondant au 2/3 du relais.

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, ...)

### Arrêts :

**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 est 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.

**Neutralisation :**

Si, pour une raison d'encombrement ou de qualité de la piste, voire de conditions atmosphériques, la course devait être neutralisée :

- la direction de course présentera un drapeau avec la « Croix de Saint André »,
- les commissaires de pistes présenteront un drapeau avec la « Croix de Saint André »,
- un safety car entrera en piste afin de retenir les machines à vitesse réduite jusqu'à la fin de l'intervention.

A partir de l'entrée en piste de ce véhicule, les pilotes sont sous le régime du drapeau jaune. Tout dépassement est interdit. Durant cette procédure, les arrêts aux stands sont autorisés. Le départ des stands se fait en queue de peloton au passage des machines derrière le safety car.

Les tours réalisés durant cette procédure sont comptabilisés au même titre que ceux de la course.

**Zone de ravitaillement :**

Une zone indépendante du parc coureur sera aménagée :

- un tapis de sol environnemental et obligatoire.
- présence d'une personne avec extincteur près à intervenir.
- le responsable qui fera le ravitaillement devra être équipé d'un casque intégral et d'une paire de gants en cuire.
- pas plus de 20 litres d'essences seront autorisés dans la zone de ravitaillement.
- les ravitaillements en essence seront effectués dans cette zone, moteur éteint et moto béquiller.
- pour le ravitaillement un bidon de type derrick est obligatoire.
- pour chaque équipage seul peuvent pénétrer dans cette zone simultanément : un mécanicien ou un assistant pilote, le pilote terminant son relais, le pilote le remplaçant pour le relais suivant.
- aucune intervention mécanique ne pourra être réalisée dans cette zone.

### **Réparations :**

Toute intervention mécanique (changement de roue, intervention sur moteur,... etc) devra être réalisée dans le parc coureur.

Il est rappelé que les machines doivent circuler dans le parc coureur moteur éteint.

## **11. CLASSEMENT**

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 :

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

1 <sup>er</sup>	25 pts	6 <sup>ème</sup>	15 pts	11 <sup>ème</sup>	10 pts	16 <sup>ème</sup>	5 pts
2 <sup>ème</sup>	22 pts	7 <sup>ème</sup>	14 pts	12 <sup>ème</sup>	9 pts	17 <sup>ème</sup>	4 pts
3 <sup>ème</sup>	20 pts	8 <sup>ème</sup>	13 pts	13 <sup>ème</sup>	8 pts	18 <sup>ème</sup>	3 pts
4 <sup>ème</sup>	18 pts	9 <sup>ème</sup>	12 pts	14 <sup>ème</sup>	7 pts	19 <sup>ème</sup>	2 pts
5 <sup>ème</sup>	16 pts	10 <sup>ème</sup>	11 pts	15 <sup>ème</sup>	6 pts	20 <sup>ème</sup>	1 pt

Des coefficients seront appliqués à la distribution des points en fonction de la durée de l'épreuve d'endurance. Les coefficients appliqués sont :

Pour une épreuve dont la durée est inférieure ou égale 5 heures de course : le coefficient appliqué à la manifestation est 1.

Pour une épreuve dont la durée est supérieure à 5 heures de course mais inférieure ou égale 20 heures de course : le coefficient appliqué à la manifestation est 2.

Pour une épreuve dont la durée est supérieure à 20 heures de course : le coefficient appliqué à la manifestation est 3.

Points bonus « Classement scratch » :

1 <sup>er</sup>	25 pts	6 <sup>ème</sup>	15 pts	11 <sup>ème</sup>	10 pts	16 <sup>ème</sup>	5 pts
2 <sup>ème</sup>	22 pts	7 <sup>ème</sup>	14 pts	12 <sup>ème</sup>	9 pts	17 <sup>ème</sup>	4 pts
3 <sup>ème</sup>	20 pts	8 <sup>ème</sup>	13 pts	13 <sup>ème</sup>	8 pts	18 <sup>ème</sup>	3 pts
4 <sup>ème</sup>	18 pts	9 <sup>ème</sup>	12 pts	14 <sup>ème</sup>	7 pts	19 <sup>ème</sup>	2 pts
5 <sup>ème</sup>	16 pts	10 <sup>ème</sup>	11 pts	15 <sup>ème</sup>	6 pts	20 <sup>ème</sup>	1 pt

Aucun coefficient ne sera appliqué au point bonus « Classement scratch »

Le classement de la course sera établi en fonction cumul des points obtenus sur de l'épreuve d'endurance et des points bonus du classement scratch.

## 12. PENALITES

Des pénalités sanctionneront les infractions suivantes :

- Dépassement de la limite de temps pour un relais par un pilote : 2 tours de pénalité pour l'équipage,
- Ravitaillement moteur allumé : 2 tours de pénalité pour l'équipage,
- Intervention mécanique dans la zone de ravitaillement : 2 tours de pénalité pour l'équipage,
- Machine roulant moteur allumé dans le parc fermé : disqualification,
- Fumer dans le parc de ravitaillement : disqualification.

## 13. RECOMPENSES

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

- SCOOT, Uniquement si 5 concurrents sont
- MAXI SCOOT, au départ de la catégorie le jour de
- MAXI BOITE et l'épreuve pour être classé dans la
- PROTO. journée et dans le championnat
- 125 CC 2 TEMPS

#### **14. RECLAMATIONS (TITRE VI DU CODE SPORTIF NATIONAL)**

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

Se reporter au titre VI du Code Sportif National, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de 75 €. Si démontage, une caution de 230 € sera exigée.

#### **15. VALIDATION DU CHAMPIONNAT**

Le championnat ENDURANCE CYCLO 2017 sera validé après 2 journées.

#### **16. ASSURANCES**

Les organisateurs devront souscrire une assurance couvrant leur responsabilité civile (conforme aux Articles R 331 30 et R 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 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup>.

##### **2. MAXI SCOOT**

Toutes les machines avec une base moteur scooters ou cyclomoteurs 2 temps 50 cm<sup>3</sup> ne répondant pas au règlement technique de la catégorie SCOOT dont la cylindrée est égale à 100 cm<sup>3</sup> 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. MAXI BOITE**

- Toutes les machines avec une base moteur à boîte de vitesse de 2 temps fabriqué en série, ayant fait l'objet d'une construction suivie dont la cylindrée est inférieure ou égale à 80 cm<sup>3</sup>.

- Machines avec une base moteur scooters ou cyclomoteurs 2 temps 50 cm<sup>3</sup> fabriquées en série, ayant fait l'objet d'une construction suivie, être vendus normalement dans le commerce.

Elles seront équipées de trois plaques de course de 280x235mm, l'une frontale, les deux autres latérales à l'arrière de la selle. Elles seront équipées de trois plaques de course de 280x235mm, l'une frontale, les deux autres latérales à l'arrière de la selle.

#### 4. PROTO

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 100 cm<sup>3</sup> pour un moteur 2 temps et 250 cm<sup>3</sup> pour un moteur 4 temps mono ou bicylindre d'une machine de série, type routière.

#### 5. 125 CC 2 TEMPS

Voir le règlement vitesse

## 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

Une coupe circuit doit être montée 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.

**Montage d'un coupe circuit à tirette obligatoire pour toute les machines (du coté gauche).**

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.

## **II.19. Eclairage**

Les éclairages avant et arrière en état de fonctionner sont obligatoires pendant la nuit. Les horaires d'allumage et d'extinction seront déterminés par les directeurs de course.

- a) La puissance de l'éclairage avant devra être comprise en 20 watts mini et 55 watts maxi.

(En cas d'éclairage additionnel, la somme des deux éclairages ne devra pas excéder 55 watts)

- b) Deux éclairages arrière de couleur rouge devront être montés. Leur puissance devra être de 5 watts maxi chacun. L'un devra fonctionner même moteur arrêté.

La couleur de l'éclairage avant ne devra avoir aucun rapport avec les drapeaux des commissaires de piste.

- c) Tous pilotes devront s'équiper (la nuit) d'un brassard rétro réfléchissant à chaque bras.

Des contrôles anti-dopage et alcoolémie pourront être effectués au cours de la manifestation.

## **III. REGLEMENT TECHNIQUE SPECIFIQUE DE CHAQUE CATEGORIE**

### **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 cm<sup>3</sup> 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 30mm, pipe d'admission libre ou de fabrication artisanale.
- Filtre d'admission libre.

- Réglage de carburation et de transmission finale libres.
- Echappement libre, silencieux conforme aux règles techniques générales.
- Boîte à clapet libre.
- Cylindre libre de 47,6mm de diamètre maximum. Vilebrequin libre avec une course maximale de 39,3mm.

**La cylindrée ne doit pas excéder 80 cm<sup>3</sup>.**

### **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 cm<sup>3</sup> FFM pour les autres).

### **III.1.6 Carburant**

- 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 cm<sup>3</sup> (avec une tolérance de 1%).
- Possibilité de renforcer le cadre de la machine (ajout de barre de renfort).

## **III.3. MAXI BOITE**

### **III.4.1 Modifications admises**

- Machine de type cross autorisée.
- 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.
- Echappement libre du commerce, silencieux conforme aux règles techniques générales.
- Boîte à clapet libre.
- **La cylindrée ne doit pas excéder 85 cm<sup>3</sup>, plus 1 %, pour les moteurs 2 temps.**
- **La cylindrée pour les moteurs 4 temps doit être inférieur à 125cm<sup>3</sup>. Le nombre et le diamètre des soupapes ne sont pas modifiables.**

#### **III.4.2 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.4.3 Refroidissement**

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

#### **III.4.4 Graissage**

Système et mode de graissage libre.

#### **III.4.5 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 cm<sup>3</sup> FFM pour les autres).

#### **III.4.6 Carburant**

Carburant de type sans plomb 95 ou 98 + additif.

### **III.4. PROTO**

Boîtier d'allumage, arbres à cames libres pour les moteurs 4 temps  
Possibilité de renforcer le cadre de la machine

Elles seront équipées de trois plaques de course de 280x235mm, l'une frontale, les deux autres latérales à l'arrière de la selle.

- Cylindre / vilebrequin libre mais la cylindrée autorisée sera jusqu'à 100 cm<sup>3</sup> maximum pour les moteurs 2 temps, et jusqu'à 250 cm<sup>3</sup> 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).

### **III.5. 125 CC 2 TEMPS**

Sur la base de 125 CC homologuée dans le commerce pour les caractéristiques de sécurité. Se reporter au règlement de la catégorie MAXI BOITE.