

REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL MOTO 25 POWER 2020

REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL 2020 POUR LES MACHINES MOTO 25 POWER

ARTICLE 1 – GENERALITE

LES MACHINES « MOTO 25 POWER » SONT AUTORISÉES A DISPUTER LES DIFFÉRENTS CHAMPIONNATS DE VITESSE ET D'ENDURANCE n'excédant pas 25 cv.

Elles devront être dans les normes des définitions du RTS spécifique à la discipline vitesse

1.1 - Définition des types de machine monocylindre :

Voir règlements du Championnat de France Moto 25 Power Vitesse et Endurance.

1.2 - Contrôle des machines et identification

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne pourront participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les pilotes 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 pilote.

1.3 - Identification des machines

Lorsque les machines auront satisfait aux vérifications dites de sécurité, il sera procédé au marquage du cadre de la façon suivante :

-un sticker sera 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 devront être réalisés du même côté (bombe proscrite).

ARTICLE 2 – REGLES TECHNIQUES GENERALES POUR TOUTES LES CATEGORIES

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 devront 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 coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur 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 devront comporter toutes leurs vis.

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 sur toutes les machines.

2.6 – Refroidissement

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

2.7 – Carburant

Le carburant utilisé sera du Sans Plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) vendu aux pompes routières, sans additif. (Ajouter entre parenthèses les nouvelles appellations)

Des tests de carburants pourront être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.

Les pilotes désignés devront 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).

Un tapis de sol est obligatoire pour toute intervention sur la machine de manière à protéger l'environnement.

2.8 – Garde-boue

Les garde-boue 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, soit 102 dB.

50 cc 2 temps à 8200 tours, 80 cc 2 temps à 7200 tours, 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.

Pour les catégories 125cc 4 temps monocylindre et 250cc 4 temps, la norme de bruit ne devra pas dépasser 102 dB à 5500 tours.

Pour les Pocket Bike, le silencieux peut dépasser la tangente de la roue arrière si le tube de fuite ne dépasse pas le corps du silencieux (8 cm maximum).

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 400 mm, largeur maximum : 700 mm.

Machine tout-terrain : largeur maximum 850 mm.

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-pied 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 devront 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 LES LANCEURS SONT INTERDITS SUR LES MACHINES A VARIATEUR (SAUF POCKET-BIKE).

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

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.

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 en Vitesse, en Endurance et en Pocket Bike. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands mais autorisée en pré-grille alimentée par des groupes électrogènes.

2.18 – Eléments 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.

En Vitesse comme en Endurance, tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).

En Endurance, le ravitaillement par changement de réservoir est interdit.

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 devra 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 devront 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 devront présenter leur équipement complet en bon état.

- Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, à jugulaire, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05).
- La combinaison en cuir d'une seule pièce ou blouson et pantalons de cuir réunis par une fermeture éclair, doublée avec un matériau de type coton, soie, Nomex. Les doublures synthétiques sont interdites.
- Les gants et les bottes doivent être en cuir.
- La protection dorsale de type EN 1621-2 est obligatoire.

Pour les épreuves Pocket Bike

Les pilotes devront présenter un équipement de cuir ou en matériau renforcé (blouson et pantalon épais de type Cross avec coudières et genouillères), bottes ou chaussures montantes en cuir. La protection dorsale est obligatoire.

ARTICLE 4 – Machines

Un compte tours du moteur, en état de fonctionnement et étalonné, doit obligatoirement être installé.

Passage au banc de puissance : aucune cartographie ne devra 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, sera déclassée de la course.

Les machines équipées de variateur devront avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

ARTICLE 5 – TELEMETRIE

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 devra être placé à l'avant de la moto sur le tube de fourche en position verticale, goupille vers le haut. Pour les Pocket-Bike, sur le garde-boue avant et sur le tablier pour les scooters.

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 fera référence pour tout litige ou décision particulière.

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit.

PLAN DE FIXATION DES TRANSPONDEURS

