



2021

Championnat de Normandie MiniGP Règlement Technique

CNGO
V I T E S S E



Gwen GIABBANI

PMS17

05/01/2021

Championnat de Normandie - Grand Ouest Vitesse

MiniGP 2021 - Technique

Art. 1 – GENERALITES

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

Le présent règlement se repose sur les règles générales CNV et techniques de la CNV 2021, seuls les points spécifiques au Championnat de Normandie – Grand Ouest Vitesse et au MiniGP sont énumérés ci-après.

1.1 - Définition des types de machines:

PreMiniGP :

Machines libres.

MiniGP :

Machines jusqu'à 65cc 2 T à boîte de vitesse ou de 115cc à 160cc 4T à boîte de vitesse 15cv maximum à la roue arrière.

Les roues sont de dimensions 10", 12"

MiniGP2 :

Machines jusqu'à 50cc 2T automatiques et 80cc à 115cc 4T automatique ou à boîte de vitesse 12 cv maximum à la roue arrière. Les roues sont de dimensions 10" ou 12".

125League : A partir de 12 ans

Machine 125cc 4T du commerce telles que citées en annexe du présent règlement.

Moto 5 :

Machine de 250cc 4T telles que citées en annexe du présent règlement.

Moteur unique ZongShen 250 CPS.

OPEN25 : A partir de 14 ans

Machines de 50cc à 125cc 2T et de 125cc à 250cc 4T, 25cv à la roue arrière maximum. Les roues sont de dimensions 10", 12" et 17".

Sont autorisées toutes les machines types pit-bikes, les super-motards de châssis 85cc maximum, ou motos avec châssis de vitesse, scooters et prototypes sous réserve qu'ils présentent les garanties de sécurité technique suffisantes pour ces derniers.

Super Racer : A partir de 15 ans

Machines de 125cc à 350cc 2T ou 125cc à 450cc 4T type SuperMotard ou modifiées en ce sens.

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 et sabot démonté pour les motos à carénages.** Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Lors des contrôles techniques, seront systématiquement contrôlés :

- L'ensemble général des points sécurités de la moto
- La bonne lisibilité des plaques numéros
- L'équipement du pilote
- Le bruit (102dB)
- Le freinage des vis (les goupilles sont interdites)

Les Pré-MiniGP devront également présenter leur moto et leur équipement au contrôle technique.

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

- un marquage sera apposé sur le châssis et le moteur
- Marquage du système d'échappement complet. Ces marquages devront être réalisés du même côté.

Art. 2 – REGLES TECHNIQUES GENERALES

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 avant 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 côté droit du guidon et être actionné au moyen d'un fil élastique ou non de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur.

Les motos équipées de capteurs de chute sont dispensées de ce dispositif.

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 n'est pas obligatoire.

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 ou SP 98 vendu aux pompes routières, sans additif. 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 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 à 5600 tours. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire. Le silencieux ne peut dépasser la tangente de la roue arrière.

2.10 – Guidon :

Les extrémités exposées du guidon ou demi-guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Les guidons de cross doivent être équipés 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 équipés d'embouts en téflon.

Pour les machines de type supermotard, cross et mini, les cales-pieds doivent être équipés de tampons téflon assez épais avant chaque séance pour que la partie métallique du cale-pied ne touche pas le sol lors

de la mise sur l'angle.

2.12 – Plaques numéros :

Les plaques numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles. Une frontale et deux arrières de chaque côté du dossier de selle ou du sabot. Les plaques de course seront approximativement de forme rectangulaire, dimensions 280 mm x 235 mm.

La couleur des numéros doit trancher avec celle du fond de plaque. Les plaques devront être posées

Le numéro 1 ne sera attribué qu'au vainqueur de l'année précédente dans cette catégorie.

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

Hauteur minimale : 140 mm

Largeur minimale : 80 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

Hauteur minimale : 120 mm

Largeur minimale : 60 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

Couleurs des plaques et numéros :

- Pre-MiniGP : plaques jaunes et numéros noirs
- MiniGP2 : plaques blanches et numéros noirs
- MiniGP : plaques noires et numéros blancs
- 125League : Libre, la couleur du numéro doit être distincte de la couleur de plaque
- Moto 5 : Plaque jaune mat et numéro noir
- OPEN25 : Libre, la couleur du numéro doit être distincte de la couleur de plaque
- Pit-Bike SM : 125cc numéro noir sur fond blanc – 160cc numéro blanc sur fond noir
- Super Racer : Libre, la couleur du numéro doit être distincte de la couleur de plaque

2.13 – Les lanceurs sont interdits :

2.14 – Carénages :

Les formes de carénages sont libre du moment que la moto conserve une allure de véhicule type « vitesse » pour la catégorie MiniGP. Pour la catégorie MiniGP2 les pit-bike en version d'origine sont acceptées.

Le carénage est composé d'au moins :

- La tête de fourche
- Le sabot
- Le dossier
- Garde boue avant

2.15 – Protections d'axes:

Les pit-bikes et toutes machines disposant de cale-pied repliables devront s'équiper de protection teflon de chaque côté des axes de roues.

| |
|---------------------------------------------|
| Art. 3 – REGLES GENERALES LORS DES EPREUVES |
|---------------------------------------------|

3.1 – 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.

3.2 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage :

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

3.3 – Pneumatiques :

Le choix des pneus est libre. L'utilisation

3.4 – 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.

3.5- Réservoirs d'essence :

En aucun cas, ne sont autorisés, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple. Explosafe®). Le remplacement du bouchon de réservoir est autorisé.

3.6- Sabots récupérateurs :

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

3.7 - Protections des pièces tournantes :

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur 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).

3.8 - Feu rouge arrière :

Les motos des catégories MiniGP, MiniGP2, 125League, Moto5 et OPEN25 **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 (dosseret de selle).
- En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.
- Puissance / luminosité équivalente à: 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8W
- 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 celui de la moto.

Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

3.9 - Batterie :

A l'exception de la catégorie OPEN25, si le circuit électrique d'origine de la moto comprend une batterie, cette dernière doit être branchée au circuit et en charge tout le long de l'épreuve.

Art. 4 – EQUIPEMENT

Les pilotes devront être équipés de leur matériel complet en bon état et validé au contrôle technique.

Art. 5 – MACHINES

Un compte tours du moteur, en état de fonctionnement et étalonné, est recommandé. Il sera obligatoire en 2022. **Passage au banc de puissance** : aucune cartographie ne devra dépasser la puissance autorisée dans la catégorie. Les machines équipées de variateur devront avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

Art. 6 – TELEMETRIE ET ACQUISITION

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. 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. Les données moteur peuvent être enregistrées. Les capteurs additionnels de vitesse, température d'eau et sonde Lambda sont autorisés.

Les capteurs de suspension sont autorisés. Tous les autres capteurs (par exemple, capteur de pression de frein) sont interdits

Art. 7 – TRANSPONDEUR

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur le tube de fourche en position verticale, goupille vers le haut.

Art. 8 – MODIFICATIONS

Pour les OPEN25, La moto peut être modifiée tant que la sécurité n'est pas compromise et que les spécifications cylindrées/puissance de chaque catégorie sont respectées. Le changement de braquet, de pignon et de la couronne est libre. Un passage au banc d'essai peut être effectué pour contrôle.

Art. 9 – 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.

Art. 10 – GROUPE ELECTROGENE

Pour alimenter Les couvertures chauffantes, il est recommandé que chaque équipe possède son propre groupe électrogène de 1000W pour éviter les coupures générales lors des épreuves.

SECTION A – MiniGP et MiniGP2

Ces spécifications remplacent ou complètent les règles techniques générales du Championnat de Normandie Grand Ouest Vitesse.

ARTICLE A/1 - DEFINITION

Le Motocycle de MiniGP est une moto avec carénage en roues de 10" et 12" destinée plus particulièrement aux enfants. Elle doit être fabriquée en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendue dans le commerce en France (réseaux, importateurs et constructeurs). Les machines de type supermotard sont acceptées en MiniGP2.

Le prix de la moto, ne doit en aucun cas dépasser :

- Catégorie MiniGP2: 4750 € TTC prix public.
- Catégorie MiniGP: 5000 € TTC prix public.

ARTICLE A/2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Pour toutes les pièces où il est stipulé "Aucune modification n'est autorisée" ou "d'origine..." sauf indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification ne sera tolérée, la pièce devra être dans son état d'origine et ne devra avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

Seules les modifications ou transformations précisées dans ce règlement sont autorisées.

ARTICLE A/3 - MOTEURS

A/3.1. – MiniGP2 :

Le moteur doit être celui d'origine de la moto du commerce.

Excepté les transformations prévues à l'article A/3.3., aucune modification n'est autorisée.

Aucun apport ou retrait de matière sur n'importe quelles pièces qui composent le moteur n'est autorisé.

Toutes pièces du moteur devant être remplacée pour usure ou bris, doit être remplacée par la même pièce d'origine du modèle considéré.

A/3.2. – MiniGP160 :

Moteur libre de 125cc à 160cc 4T et de 50 à 65cc 2T.

Pour 2022, les moteurs devront être ceux d'origine de la moto du commerce et devront rester tels que l'origine.

Excepté les transformations prévues à l'article A/3.3., aucune modification n'est autorisée.

Aucun apport ou retrait de matière sur n'importe quelles pièces qui composent le moteur n'est autorisé.

Toutes pièces du moteur devant être remplacée pour usure ou bris, doit être remplacée par la même pièce d'origine du modèle considéré.

Pour les moteurs des marques Daytona et Tokawa :

Excepté les transformations prévues à l'article A/3.3., toute modification est strictement interdite. Les moteurs doivent rester tels que l'origine.

Aucun retrait ou apport de matière n'est autorisée. Chaque pièce remplacée suite à une usure ou bris doit l'être par la même pièce d'origine du type considéré.

Pour les moteurs des Honda NSF 100 :

Excepté les transformations prévues à l'article A/3.3., seules les pièces modifiant la cylindrée de la moto sont autorisées. Lest kits autorisés sont les suivants :

Kit Kitaco 145cc:

Kit Yoshimura 125cc:

Les kits comprennent les pièces suivantes: Cylindre, piston, culasse, soupape, arbre à came, chaîne de distribution, vilebrequin et pochette de joint.

A/3.3. – Modifications autorisées :

Il est autorisé d'ajouter un système de dépressurisation d'huile en remplaçant le couvre culasse ou par le perçage et le soudage d'un embout pour tuyau qui viendra dans le décanteur d'huile.

Le passage des vitesses, peut être changé de semi-automatique à manuel et vice-versa en utilisant le kit constructeur prévu.

Pour les MiniGP 160 uniquement :

- **Arbre à came** : Il peut être modifié ou remplacé par un autre modèle

- **Embrayage** : Embrayage renforcé autorisé, embrayage anti-glissement interdit.

A/3.4. – Scellés :

Les moteurs seront scellés au niveau des plans de joints culasse/cylindre, cylindre/bas moteur et sur le carter d'allumage.

A/3.5. – Alimentation :

Les moteurs sont alimentés par un carburateur. Leurs réglages, gicleurs et aiguilles sont libres. Les cales au boisseau sont interdites.

- Diamètre maximum : 28mm pour le MiniGP (160cc)

- Diamètre maximum : 24mm pour le MiniGP2 (115cc)

A/3.6. – Transmission secondaire :

La chaîne, la couronne et le pignon de sortie de boîte sont libres.

La largeur et le pas sont libres

La démultiplication finale est libre

ARTICLE A/4 - ELECTRICITE

A/4.1. – Composants électriques:

CDI, bougie, bobine, régulateur libres.

A/4.2. – faisceau électrique et ses composants :

Le faisceau électrique doit comporter seulement le régulateur, CDI, Bobine, bouton de démarrage, coupure moteur en cas de chute et relais de démarrage si il est déjà présent d'origine sur la moto.

Un module de chronométrage peut lui être ajouté.

L'ajout d'un compte tour, s'il n'est déjà présent est recommandé. **Il sera obligatoire en 2022.**

L'ajout d'un compteur multifonction est autorisé. Les fonctions autorisées sont :

- RPM
- Vitesse
- Rapport engagé
- Shift light
- Tension batterie

A/4.3. – Allumage/Alternateur :

Pièces d'origine du type considéré.

A/4.4. – Boîtier additionnel :

Boîtier additionnel interdit

ARTICLE A/5 - ECHAPPEMENT

A/5.1 Collecteur :

Ensemble échappement d'origine du type considéré.

Aucune modification autorisée.

A/5.2 silencieux:

Silencieux libre.

A/5.3 Niveau sonore:

Le niveau sonore de la machine ne doit pas dépasser 102dB

ARTICLE A/6 - SUSPENSIONS

A/6.1 Fourche :

La fourche est celle d'origine du type considéré.

Les ressorts peuvent être remplacés par d'autres de longueurs équivalentes.

A/6.2 Amortisseur:

Amortisseur d'origine du type considéré.

Les points d'ancrage de l'amortisseur ne peuvent être modifiés

Le ressort peut être remplacé.

ARTICLE A/7 - FREINS

A/7.1 Frein avant :

Le système de frein avant peut être remplacé dans son intégralité par un kit radial de marque "formula" ou équivalent. Le prix du kit complet et de sa patte d'adaptation doit être inférieur à 250,00 € prix public TTC.

Maitre cylindre radial interdit.

A/7.2 Frein arrière:

D'origine du type considéré

A/7.3 Disques:

D'origine du type considéré

ARTICLE A/8 - CHASSIS

A/8.1 Cadre :

Le cadre et la boucle arrière doit être d'origine du type considéré.

La modification du cadre ou de la boucle arrière est interdite sauf si elle est prévue par le constructeur pour s'adapter à la taille du pilote.

A/8.2 Bras oscillant:

D'origine du type considéré.

Modification interdite

A/8.3 T de fourche:

D'origine du type considéré.

Modification interdite.

A/8.3 Roues:

D'origine du type considéré.

A/8.4 Platines repose pieds:

- Platines, libres en conservant les dimensions d'origine et les points d'ancrages d'origine sur le cadre.

Ces spécifications remplacent ou complètent les règles techniques générales du Championnat de Normandie Grand Ouest Vitesse.

ARTICLE B/1 - DEFINITION

Le Motocycle de 125League doit être fabriqué en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendu dans le commerce en France (réseaux, importateurs et constructeurs).

ARTICLE B/2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Pour toutes les pièces où il est stipulé "Aucune modification n'est autorisée" ou "d'origine..." sauf indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification ne sera tolérée, la pièce devra être dans son état d'origine et ne devra avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

Seules les modifications ou transformations précisées dans ce règlement sont autorisées.

Les machines doivent être conformes à leur notice descriptive des Mines ou du certificat de conformité U.E. et à la fiche d'homologation et d'identification de la C.N.V.

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne pourront être modifiées.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le générateur devra assurer la charge de la batterie. Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces.

La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments pourront être contrôlés à tout moment.

Le phare dans son ensemble devra être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif d'origine.

Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est obligatoire. Ce système peut

être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil. Si la moto est équipée d'un système de coupure en cas de chute, le coupe-circuit n'est pas obligatoire.

Les règles techniques générales citées aux articles 2 à 9 s'appliquent sauf pour les articles spécifiques mentionnés à la **section B – Additif pour 125League**.

B/2.1. - Pneumatiques :

Les pneus sont libres.

B/2.2. - Système d'échappement / niveau sonore :

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

Pour des raisons de sécurité les bords de la ou des sorties des silencieux doivent être arrondis pour éviter les bords tranchants.

Pour la catégorie 125cc 4 temps monocylindre, la norme de bruit ne devra pas dépasser 102 dB à 5 500 tours.

ARTICLE B/3 – MARQUAGE :

Toute partie ou pièce des machines utilisées pourra subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

B/3.1. - Gestion électronique :

Le remplacement du boîtier électronique ou sa reprogrammation sont autorisés

ARTICLE B/4 – Equipement à retirer

Devront être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- le phare,
- le feu **de route** arrière.

ARTICLE B/5 – TABLEAU DES MODIFICATIONS :

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

B/5.1. - Partie cycle : D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints, polissage interdit.

Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre.

Les vis de fixation devront être positionnées en retrait dans ce matériau.

B/5.2. - Bras oscillant : D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit. Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

B/5.3. - Carénage : Tout carénage du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage pourront en être équipées.

Pour les 4 Temps, le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous maximum de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Les manches à air (partie reliant la prise d'air du carénage au cadre) peuvent être remplacées (carbone et kevlar interdits).

B/5.4. - Fourche : Les tubes et fourreaux de fourche doivent être d'origine en tout point tels qu'homologués.

Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite.

Les bouchons d'extrémité supérieure de la fourche peuvent être remplacés.

Les pièces internes peuvent être modifiées ou **remplacées** (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

B/5.5. - Réservoir d'essence : Pièce d'origine du type considéré.

Le remplacement du bouchon de réservoir est autorisé.

B/5.6. - Pompe à essence : Pièce d'origine du type considéré.

B/5.7. - Réservoir d'huile : Pièce d'origine du type considéré.

B/5.8. - Jantes : D'origine du type considéré.

Entretoises des roues avant et arrière libres.

B/5.9. - Selle : La selle peut être modifiée ou changée.

B/5.10. - Commandes au pied : Libre.

Exception : La longueur minimum des repose-pied devra être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pied ne sont pas du genre pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

B/5.11. - Guidon : Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite.

B/5.12. - Leviers : D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, de même type.

Les motos doivent être équipées d'une protection du 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 distribuées par un professionnel.

B/5.13. - Garde-boue : Tout garde-boue du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité. La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique).

B/5.14. - Amortisseurs arrière : Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci devra être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

B/5.15. - Amortisseur de direction : Recommandé.

B/5.16. - Freins : Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace.

La séparation des durites de frein avant devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

Le système et l'équipement ABS, des motos qui en sont équipées d'origine, peut-être déconnecté et/ou retiré. A l'inverse un système ABS ne peut être monté sur une moto qui n'en est pas équipée d'origine.

Le maître-cylindre de frein avant peut être remplacé par un modèle adaptable

B/5.17. - Compteur kilométrique : Pourra être retiré, une modification des supports est autorisée. Un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur de la machine est obligatoire. Un témoin de température d'eau adaptable est autorisé. Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

B/5.18. - Faisceau électrique : Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant,
 - les feux arrière et les stops,
 - les clignotants,
 - l'avertisseur sonore,
 - tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur.
- Les commodos d'origine homologuée ayant, entre autre, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent également être conservés. Les commodos peuvent être remplacés par des modèles adaptables. Les connexions suivantes peuvent être retirées :
- le compteur,
 - les interrupteurs de sécurité de béquille.
 - le contacteur à clef pourra être retiré ou déplacé.

Le faisceau électrique et le boîtier CDI d'origine peuvent être remplacés seulement par un faisceau électrique et un boîtier CDI du Kit référencé par l'importateur de la marque.

La fonction shifter de celui-ci peut être utilisée uniquement si la moto en est équipée d'origine.

B/5.19. - Cadre : La partie arrière du cadre peut être modifiée ou changée, mais le type de matériau doit rester telle qu'originellement homologué ou avoir un poids spécifique et supérieur et ne pas être fabriqué dans un matériau plus noble. Exemple : de l'aluminium ne peut pas être remplacé par du titane, magnésium, carbone, kevlar, etc.

Celle-ci devra présenter toutes les sécurités nécessaires. En cas de doute l'avis du responsable technique sera prépondérant.

B/.6. - PARTIE MOTEUR

B/.6.1. - Kick-démarreur : La pédale de kick pourra être retirée (mais le mécanisme devra rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront conserver celui-ci.

B/.6.2. - Carters : Moteur et boîte d'origine du type considéré. Apport et enlèvement de matière interdit sauf la découpe du carter pour le passage du pignon de sortie de boîte qui sera autorisée.

Dans tous les cas, un système de protection du pignon de sortie de boîte devra exister.

B/.6.3. - Vilebrequin : Pièce d'origine du type considéré, sans modification. Apport et enlèvement de matière interdit.

B/.6.4. - Roulements et paliers : Leur nombre est libre et leurs dimensions devront rester d'origine.

B/.6.5. - Cylindre : Pièce d'origine du type considéré. Sans modifications. Hauteur cylindre, dimension des pièces, lumière et transfert d'origine. Apport et enlèvement de matière interdits.

B/.6.6. - Piston / Segments : Pièces adaptables du type considéré autorisées. Sans modifications. Apport et enlèvement de matière interdits.

B/.6.7. - Culasse : Pièces d'origine. Modification, apport et enlèvement de matière autorisés

B/.6.8. - Distribution : Le diagramme devra rester identique à celui d'origine sans modifications. Les pistons, lumières et arbres à cames devront rester d'origine du type considéré sans modifications. Si dans la distribution d'origine du type considéré, un système de clapets, valves ou disques est incorporé, celui-ci devra être maintenu tel que d'origine. Les soupapes peuvent provenir du marcher adaptable du type considéré, elles doivent être identique à l'origine.

B/.6.9.1. - Carburateur : Type et diamètre d'origine.

Les puits d'aiguille et les aiguilles sont libres, ainsi que la hauteur aiguille, le diamètre des gicleurs et la hauteur de cuve. S'il existe un système de réchauffeur ou de dispositif anti-pollution, celui-ci devra rester tel qu'homologué, mais pourra être inactivé.

B/.6.9.1a. - Injecteurs : Pièce d'origine considérée.

B/.6.9.2 - Réglage d'injection : Boitier additionnel autorisé. Communication Wifi ou Bluetooth interdite

B/.6.9.3. - Filtre à air : Adaptable autorisé. La boîte à air est libre.

B/.6.10. - Lubrification : D'origine du type considéré. Doit rester en état de fonctionnement intégral sur les deux temps. Une lubrification supplémentaire par addition d'huile à l'essence est autorisée pour les moteurs 2 temps. Réglage de la pompe à huile libre.

B/.6.11. - Allumage : Pièce d'origine du type considéré, sans modification.
L'indice thermique des bougies est libre.

B/.6.12. - Embrayage : Pièce d'origine du type considéré. Nombre de disques garnis identiques à l'origine. Renforcement des ressorts de pression d'embrayage libre. Apport et enlèvement de matière interdits.

B/.6.13. - Boîte de Vitesse : Boîte d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale pourra être changée.
Nombre de rapports libre et démultiplication primaire strictement d'origine.
En cas de bridage partiel par la boîte de vitesse, celui-ci peut être désactivé.

B/.6.14. - Roulement de boîte : Leur nombre et leurs dimensions doivent rester d'origine.

B/.6.15. - Système de refroidissement : D'origine du type considéré. Le calorstat peut-être retiré. Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification du moteur, seront de l'eau ou de

l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée sans modification du faisceau.

Le ventilateur peut être retiré.

B/.6.16. Joints moteurs : Les joints moteurs devront être identiques à l'origine. Leur épaisseur doit correspondre à la norme constructrice (avec serrage correspondant au couple préconisé par le constructeur). L'épaisseur du joint d'embase du cylindre est libre.

ARTICLE B/7 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la Commission de Vitesse de la Ligue Motocycliste de Normandie après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle.

SECTION C – Additif pour le SUPER RACER

Ces spécifications remplacent ou complètent les règles techniques générales du Championnat de Normandie Grand Ouest Vitesse.

ARTICLE C/1 - DEFINITION

Les Motocycles de SUPER RACER sont issus des productions de motocycles de cross, enduro ou de type trail. Ils ont une cylindrée comprise pour les 2 temps entre 125cc et 350cc pour les 4 temps entre 125cc et 450cc. Elles sont monocylindres. Elles doivent être produites en série d'au moins 25 exemplaires.

ARTICLE C/2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Pour toutes les pièces où il est stipulé "Aucune modification n'est autorisée" ou "d'origine..." sauf indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification ne sera tolérée, la pièce devra être dans son état d'origine et ne devra avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

Les règles techniques générales citées aux articles 2 à 9 s'appliquent sauf pour les articles spécifiques mentionnés à la **section C – Additif pour SUPER RACER**.

C/2.1. - Pneumatiques :

Les pneus et les roues sont libres.

ARTICLE C/3 – MARQUAGE :

Toute partie ou pièce des machines utilisées pourra subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

C/3.1. - Gestion électronique :

Les systèmes de gestion électronique devront rester tel que l'origine.

ARTICLE C/4 – Equipement à retirer

Devront être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- le phare,
- le feu **de route** arrière.

ARTICLE C/5 – TABLEAU DES MODIFICATIONS :

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

C/5.1. - Partie cycle : L'amortisseur peut être changé à condition de respecter les points d'ancrage d'origine du bras oscillant et du cadre. L'ajout d'un amortisseur de direction est autorisé.

C/5.2. - Bras oscillant : D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit. Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

C/5.3. - Carénage : Tous carénages sont rigoureusement interdits. Sont tolérées les têtes de fourches fixées directement sur la fourche.

Pour les moteurs 4 Temps, un sabot pouvant contenir la moitié de la capacité d'huile et d'eau du moteur pourra équiper le véhicule.

Pour les 2 Temps un bac pouvant contenir 50cl de liquide doit équiper le véhicule.

C/5.4. - Fourche : Les fourches peuvent être remplacées. Modification des Tés autorisée. Les bouchons d'extrémité supérieure de la fourche peuvent être remplacés.

C/5.5. - Jantes : A rayon ou à Bâtons, les jantes sont libres.

C/5.6. - Guidon : Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite.

La barre de renfort du guidon ou sa partie central doit être recouverte d'une mousse de protection.

C/5.7. - Leviers : D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, de même type.

Les motos doivent être équipées d'une protection du 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 distribuées par un professionnel.

C/5.8. - Garde-boue : Tout garde-boue du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité.

C/5.9. - Amortisseurs arrière : Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci devra être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

C/5.10. - Amortisseur de direction : Recommandé.

C/5.11. - Freins : libres. Les vis d'étrier avant devront être freinées par un fil métallique.

C/5.12. - Compteur kilométrique : L'instrumentation est libre ou peut être retirée. Un système d'acquisition de données peut être utilisé.

C/5.13. - Faisceau électrique : Peut être simplifié. Un système de coupe-circuit doit être ajouté.

C/.6. - PARTIE MOTEUR

C/.6.1. - Kick-démarrreur : La pédale de kick pourra être retirée (mais le mécanisme devra rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront conserver celui-ci.

C/.6.2. - Carters : Moteur et boîte adaptable du type considéré identique à l'origine. Apport et enlèvement de matière interdit sauf la découpe du carter pour le passage du pignon de sortie de boîte qui sera autorisée.

Dans tous les cas, un système de protection du pignon de sortie de boîte devra exister.

C/.6.3. - Vilebrequin : Pièce adaptable du type considéré identique à l'origine autorisée. Sans modification. Apport et enlèvement de matière interdit.

C/.6.4. - Cylindre : Pièce adaptable du type considéré identique à l'origine autorisée. Sans modifications. Hauteur cylindre, dimension des pièces, lumière et transfert d'origine. Apport et enlèvement de matière interdits.

C/.6.5. - Piston / Segments : Pièce adaptable du type considéré identique à l'origine autorisée. Sans modifications. Apport et enlèvement de matière interdits.

C/.6.6. - Culasse : Pièce adaptable du type considéré identique à l'origine autorisée. Apport et enlèvement de matière interdits.

C/.6.7. - Distribution : Le diagramme devra rester identique à celui d'origine sans modifications. Les pistons, lumières, soupapes et arbres à cames devront rester d'origine du type considéré sans modifications. Si dans la distribution d'origine du type considéré, un système de clapets, valves ou disques est incorporé, celui-ci devra être maintenu tel que d'origine.

C/.6.8.1. - Carburateur : Libre.

C/.6.8.1a. - Injecteurs : Pièce d'origine considérée.

C/.6.8.2 - Réglage d'injection : Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisé, et devra être approuvé conformément à l'article 18 des règles générales pour les contrôles techniques.

C/.6.8.3. - Filtre à air : Retrait des cartouches ou de la boîte à air autorisé.

C/.6.9. - Allumage : Libre.

L'indice thermique des bougies est libre.

C/.6.10. - Embrayage : Embrayage renforcé, disques et ressorts. Les embrayages avec systèmes anti-dribbles sont autorisés.

C/.6.11. - Boîte de Vitesse : Boîte d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale pourra être changée, mais le pas devra rester d'origine.

Nombre de rapports et démultiplication primaire strictement d'origine.

C/.6.12. - Système de refroidissement : Le système radiateur/durites est libre. Le calorstat peut-être

retiré. Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification moteur, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

C/.6.13. Joints moteurs : Les joints moteurs devront être identiques à l'origine. Leur épaisseur doit correspondre à la norme constructrice (avec serrage correspondant au couple préconisé par le constructeur). L'épaisseur du joint d'embase du cylindre est libre.

ARTICLE C/7 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la Commission de Vitesse de la Ligue Motocycliste de Normandie après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle.

SECTION D – Pit-Bike SM 125/160

Ces spécifications remplacent ou complètent les règles techniques générales du Championnat de Normandie Grand Ouest Vitesse.

ARTICLE D/1 - DEFINITION

Le Motocycle de Pit-Bike SM est une moto d'appellation 'dirt' version supermotard en roues de 10" et 12". Elle doit être fabriquée en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendue dans le commerce en France (réseaux, importateurs et constructeurs).

Le prix de la moto, ne doit en aucun cas dépasser :

- Catégorie 125cc: 2000 € TTC prix public.
- Catégorie 160cc: 2500 € TTC prix public.

ARTICLE D/2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Pour toutes les pièces où il est stipulé "Aucune modification n'est autorisée" ou "d'origine..." sauf indications explicites d'une quelconque dérogation, aucune modification ne sera tolérée, la pièce devra être dans son état d'origine et ne devra avoir subi, ni polissage, ni traitement de surface, ni traitement thermique, ni allègement, ni retrait ou apport de matière.

Seules les modifications ou transformations précisées dans ce règlement sont autorisées.

ARTICLE D/3 - MOTEURS**D/3.1. – Types :**

Le moteur doit être d'origine du type considéré ou équivalent.

Le prix du moteur doit être inférieur à :

125cc : 500,00 € TTC prix public

160cc : 600,00 € TTC prix public

D/3.2. – Modifications :

Excepté les modifications autorisées à l'article D/3.2.1., toute autre modification est interdite. Aucun apport ou retrait de matière sur n'importe quelles pièces qui composent le moteur n'est autorisé.

Toutes pièces du moteur devant être remplacée pour usure ou bris, doit être remplacée par la même pièce d'origine du modèle considéré.

D/3.2.1. Modifications autorisées :

Le passage des vitesses, peut être changé de semi-automatique à manuel et vice-versa en utilisant le kit constructeur prévu.

Il est autorisé d'ajouter un système de dépressurisation d'huile en remplaçant le couvre culasse ou par le perçage de ce dernier et le soudage d'un embout pour tuyau qui viendra dans le décanteur d'huile.

D/3.3. – Scellés :

Les moteurs seront scellés au niveau des plans de joints culasse/cylindre, cylindre/bas moteur et sur le carter d'allumage.

D/3.4. – Alimentation :

Les moteurs sont alimentés par un carburateur. Leurs réglages, gicleurs et aiguilles sont libres. Les cales au boisseau sont interdites.

- 125cc : d'origine du type considéré ou équivalent.

Diamètre Maximum : 26mm – Prix maximum : 100,00 € TTC prix public

- 160cc : libre

Diamètre maximum : 28mm

D/3.5. – Transmission secondaire :

La chaîne, la couronne et le pignon de sortie de boîte sont libres.

La largeur et le pas sont libres

La démultiplication finale est libre

D/3.6. – Sabot moteur :

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine. L'utilisation de mousse absorbante est conseillée. Le sabot doit pouvoir contenir la même capacité d'huile que le moteur. Le sabot doit être de conception sûre et professionnelle. Tout « bricolage » est interdit

ARTICLE D/4 - ELECTRICITE

D/4.1. – Composants électriques:

CDI, bougie, bobine, régulateur libres.

D/4.2. – faisceau électrique et ses composants :

Le faisceau électrique doit comporter seulement le régulateur, CDI, Bobine, bouton de démarrage, coupure moteur en cas de chute et relais de démarrage si il est déjà présent d'origine sur la moto.

Un module de chronométrage peut lui être ajouté.

D/4.3. – Allumage/Alternateur :

Pièces d'origine du type considéré.

D/4.4. – Boitier additionnel :

Boitier additionnel interdit

ARTICLE D/5 - ECHAPPEMENT

D/5.1 Collecteur :

Ensemble échappement d'origine du type considéré ou équivalent.

Prix maximum (sans visserie et accessoires de montage) : 80,00 € TTC prix public

Aucune modification autorisée.

D/5.2 silencieux:

Silencieux libre.

A/5.3 Niveau sonore:

Le niveau sonore de la machine ne doit pas dépasser 102dB

ARTICLE D/6 - SUSPENSIONS

D/6.1 Fourche :

La fourche est celle d'origine du type considéré ou équivalent.

Prix maximum de la fourche : 170,00 €€ TTC prix public

L'huile et les réglages (hauteur de fourche dans les T, compression et détente si présent) sont libres.

Les ressorts peuvent être remplacés par d'autres de longueurs équivalentes.

Une cale de longueur libre peut être ajoutée.

D/6.2 Amortisseur:

Amortisseur d'origine du type considéré ou équivalent.

Prix maximum de l'amortisseur : 150,00 €€ TTC prix public

Les points d'ancrage de l'amortisseur ne peuvent être modifiés.

La longueur de l'amortisseur doit rester telle que celui d'origine

Le ressort principal est libre

Les réglages précharge, compression et détente, s'ils sont présents d'origine, sont libre

ARTICLE D/7 - FREINS

D/7.1 Frein avant :

Le système de frein avant peut être remplacé dans son intégralité par un kit radial de type "formula" ou équivalent. Le prix du kit complet et de sa patte d'adaptation doit être inférieur à 250,00 € prix public TTC.

Maitre cylindre radial interdit.

D/7.2 Frein arrière:

D'origine du type considéré ou équivalent.

Prix maximum du kit frein arrière (étrier, durite, maitre cylindre) : 80,00 €€ TTC prix public

D/7.3 Disques:

D'origine du type considéré ou équivalent.

Prix maximum du disque, avant ou arrière : 40,00 €€ TTC prix public

ARTICLE D/8 - CHASSIS

D/8.1 Cadre :

Le cadre et la boucle arrière doit être d'origine du type considéré.

La modification du cadre ou de la boucle arrière est interdite sauf si elle est prévue par le constructeur pour s'adapter à la taille du pilote.

D/8.2 Bras oscillant:

D'origine du type considéré.

Modification interdite

D/8.3 T de fourche:

D'origine du type considéré.

Modification interdite.

D/8.4 Roues:

10'' ou 12''

D'origine du type considéré ou équivalent.

Prix maximum de la paire de roue : 300,00 €€ TTC prix public

D/8.5 Protèges-mains :

Les machines peuvent être équipées de protèges-mains type enduro/supermoto.

Si la moto n'est pas équipée de ces protections, au moins un protège-levier de frein avant doit être installé.

SECTION E – Moto 5

Ces spécifications viennent en complément du règlement technique général du Championnat de Normandie Grand Ouest Vitesse.

ARTICLE E/1 - DEFINITION

Les Moto5 sont des machines de vitesse équipées toutes du même moteur ZONGSHEN 250 CSP dont le prix doit être inférieur à 7000,00 € TTC prix public.

ARTICLE E/2 - MOTORISATION

Moteur ZongShen CPS 250. Aucune modification n'est autorisée. Démultiplication libre.

ARTICLE E/3 - BOITE A AIR

La boîte à air doit rester telle que d'origine, aucune modification n'est autorisée.

ARTICLE E/4 - ALIMENTATION CARBURANT – RESERVOIR

Carburateur de 28mm seulement, identique au modèle d'origine. Réglage des gicleurs et des aiguilles libres. Le réservoir devra avoir une contenance maximum de 7 litres et être complètement rempli de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple Explosafe).

ARTICLE E/5 - ECHAPPEMENT

Identique au modèle d'origine, y compris le silencieux. 24 Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 dB/A aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ARTICLE E/6 - FAISCEAU ELECTRIQUE

Le faisceau électrique d'origine doit être conservé.

ARTICLE E/7 - BOITIER CDI

Boitier CDI d'origine, sans modification.

ARTICLE E/8 - ALLUMAGE

Bougie Libre.

ARTICLE E/9 - CHASSIS

Châssis, cadre et guidon L'empattement sera compris entre 1230mm et 1270mm. La largeur du guidon sera au maximum de 700mm. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite. Le bras oscillant et le basculeur devront être identiques à l'origine. La hauteur de selle ne devra pas dépasser 780mm.

ARTICLE E/10 - CALES-PIEDS ET PLATINES

Cale-pied Platines libres mais les points de fixation sur le châssis doivent rester identiques à ceux du modèle d'origine.

ARTICLE E/11 - POIDS

Le poids minimum de la machine sera de 93kg. Le poids combiné pilote et machine sera de 136kg. Le poids de la machine est le poids de la machine utilisée sur la piste à n'importe quel moment de la manifestation.

Il est permis d'utiliser des lests pour être en conformité avec le présent règlement. Ces lests doivent être déclarés lors du contrôle technique. L'échelle des poids est susceptible d'être modifiée en cours de saison à la seule discrétion de la CNV.

ARTICLE E/12 - FREINS

Les disques ne devront pas dépasser 300mm. Etrier 4 pistons. Le maître-cylindre radial est interdit.

ARTICLE E/13 - FOURCHE

Fourche Tube interne de 35mm. Tube externe de 45mm en haut et 48mm en bas. Kits interdits. Réglages d'angle de chasse et offset interdit.

ARTICLE E/14 - AMORTISSEUR

Amortisseur d'origine avec ressort remplaçable.

ARTICLE E/15 - ROUES

Roues de 2,5 x 17 et de 3,5 x 17. Jantes aluminium uniquement.

ARTICLE E/16 - ACQUISITION DE DONNEES

Acquisition de données Acquisition de données interdite sauf pour le chronométrage

ANNEXE 1

Les machines de séries admises sont :

| Pre-MiniGP | libre |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MiniGP2 | MIR 110 10'' et 12'' NFS 100/110 OHVALE 115 CONTI 50cc Xmoto 110 Bucci BR10 GP 115 Pit-bike 115cc de toutes marques |
| MiniGP | KAYO MR 125/150 BUCCI BR12 ZFM 150 IMR 110/140 10'' et 12'' NSF 125/145 OHVALE 115/160 Xmoto 110/150/155 RAV MiniGP160/140 |
| 125 LEAGUE | HONDA CBR 125 HONDA CB 125 SUZUKI GSXR 125 YAMAHA YZF 125 YAMAHA MT125 APRILIA RS4 125 KTM RC 125 DERBI GPR 125 KAWASAKI NINJA 125 KAWASAKI Z 125 |
| Pit-Bike SM 125/160 | YCF SM F125S YCF SM F155S IMR COPA GP 155 HAWKERS IMR CORSE 15 RR ** |
| Moto 5 | MIR Moto 5 YCF Moto 5 TVX Moto 5 |

** Dans le cas d'une machine d'origine cross transformée en Supermotard, le pilote devra donner la référence de la machine et des pièces qui ont servi à la transformation. Le véhicule sera accepté en championnat sous réserve que son cout global respecte l'article D/1 du règlement présent.