



REGLEMENT
MINI GP FRANCE
2021

REGLEMENT MINI GP FRANCE 2021

Art. 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme et ses clubs mettent en compétition pour 2021, un cycle d'épreuves intitulé « **Mini GP France 2021** » pour des machines Ovhole GP 0-160.

Art. 2 – CATEGORIE

Pilotes à partir de 10 ans révolus à la date de la manifestation jusqu'à 14 ans au 31 décembre de l'année en cours.
Machines Ovhole GP 0-160.

Art. 3 – TITRE

Un titre de champion de France est attribué sous réserve qu'au minimum 15 pilotes aient marqué des points sur les épreuves inscrites au calendrier.

Art. 4 – CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France Mini GP sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaires d'une licence FIM, FIM Europe, NJ ou NCO délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.
Les concurrents mineurs doivent être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

Art. 5 – MACHINES

Elles doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course, une frontale et deux arrières de chaque côté du dossier de selle.

Les plaques de course seront de forme rectangulaire, dimensions 280 mm x 235 mm.

Plaques blanches - Numéros noirs

Dimension des chiffres :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm

- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

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.

Art. 6 – CALENDRIER

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France Mini GP sont acquis lors des manifestations se déroulant aux dates suivantes :

22 et 23 mai	Le Castellet Diving Center	MC Zone Rouge
20 juin	Aigues Vives – piste de karting	Moto Sport Occitan
18 et 19 septembre	Fontenay le Comte – La Michetterie	MC Fontenay le Comte
9 et 10 octobre	Alès	MC Lyon

L'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission nationale de vitesse. Des épreuves pourront également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

Le calendrier définitif sera disponible sur le site www.ffmoto.org

Art. 7 – TRACE

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.

La capacité de la piste est fonction des R.T.S.

Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier doit être respecté (en accord avec les RTS).

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

Art. 8 – ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement devront être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engage-sports.com/> à partir du 15 février 2021.

Le droit d'engagement est fixé à 125€ (location du transpondeur comprise). Les pilotes doivent s'engager au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements seront majorés de 55€ et payables uniquement par CB. Ils seront acceptés dans la limite des places disponibles.

Pour être prise en compte, les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB de 125€ pour chaque épreuve.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement et l'horaire de mise à disposition du paddock ainsi que les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements.

Le nombre de concurrents admis correspond à la capacité maximum en course de chaque circuit.

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

Pilote déclarant forfait

Pour tout pilote déclarant forfait, un droit administratif, de 25 € est retenu quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par écrit ou email auprès de la F.F.M.. Le justificatif doit impérativement parvenir avant le début des vérifications administratives.

Dans l'hypothèse où la déclaration de forfait d'un pilote intervient après le début des vérifications administratives, le montant total du droit d'engagement est conservé par la F.F.M.

En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande.

Art. 9 – VERIFICATIONS ET BRIEFING

Vérifications Administratives

Les pilotes devront présenter personnellement leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du :

- Guidon d'Argent ou Or pour les jeunes de 10 à 11 ans révolus ou du
- CASM à partir de 12 ans.

Le transpondeur confié au concurrent est placé sous son entière responsabilité pendant la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à sa charge. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

Le support de transpondeur est vendu 8 € et reste propriété du pilote. Le transpondeur doit être fixé à l'avant de la machine (sur le tube de fourche derrière la plaque numéro) en position verticale, goupille vers le haut.

Briefing

Un briefing est organisé avant les essais (les pilotes devront signer la feuille d'émargement prévue à cet effet). Toute absence entraîne une pénalité de 10 secondes sur le résultat de la première manche. Les mineurs doivent être accompagnés par leur représentant légal ou la personne mandatée à cet effet.

Art. 10 – ESSAIS

L'organisateur doit soumettre ses horaires à la Commission pour validation avant diffusion.

L'organisateur doit prévoir et deux séances d'essais chronos obligatoires de 20 minutes.

Art. 11 – COURSES

Composition, Grille Départ

La grille est composée en tenant compte des résultats obtenus lors des essais chronos. Le pilote placé en pole position, du côté inverse au sens du premier virage suivant l'homologation du circuit, a un mètre d'avance sur le second et ainsi de suite. Sur une même ligne, l'espace entre chaque machine et chaque extrémité au bord de la piste est d'un mètre minimum. L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne est au minimum égal à 4,5 m.

Pré-Grille :

Les machines doivent être présentes, en pré-grille, au minimum 10 minutes avant le tour de formation. Tout retard est sanctionné d'une pénalité de 10 secondes.

Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les stands ou sur la pré-grille. Le pilote peut posséder un groupe électrogène transportable de 2000 watts

Courses :

Les courses se déroulent en deux manches de 20 minutes minimum. Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe sont effectués avant chaque départ. Les coureurs qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils pourront prendre leur place pour la course sur la grille de départ, mais seront pénalisés de 10 secondes. Dans le cas où un pilote n'aurait pas effectué le tour de chauffe, il pourra prendre le départ depuis la sortie des stands après le passage du peloton de coureurs sous les ordres du commissaire de sortie de stand en accord avec la direction de course. En cas de force majeure, la procédure de départ pourra être réduite par la Direction de Course.

Le départ est donné au feu et à défaut au drapeau national, par le Directeur de Course, pilote assis sur la machine, moteur en marche. Tout départ anticipé est sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes. En cas d'interruption de course au drapeau rouge, la procédure appliquée est celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe seront obligatoires.

Fin de course :

Voir l'article 7 des règles générales CNV.

Drapeau jaune :

Le non-respect du drapeau jaune est sanctionné d'une pénalisation de 10 secondes lors des essais et des courses.

Pneumatiques:

Avant chaque série de course ou d'essai, la piste est déclarée wet ou dry et le pilote choisit les pneus qu'il veut.

Si lors d'une course les conditions d'adhérence de la piste changent pour raison de pluie et que la course doit être interrompue, le classement sera établi si au moins la moitié des tours prévus ont été effectués. Dans ce cas, les points seront attribués.

Si moins de la moitié des tours prévus ont été effectués, la course ne sera pas recommencée et aucun point ne sera attribué.

Art. 12 – CLASSEMENT

Pour être classé dans la course, tout pilote doit avoir accompli au minimum les 75 % de la distance parcourue par le vainqueur et franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 3 minutes après la présentation du drapeau à damier.

Pour chaque épreuve les points sont attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

1er	25 pts
2ème	20 pts
3ème	16 pts
4ème	13 pts
5ème	11 pts

6ème	10 pts
7ème	9 pts
8ème	8 pts
9ème	7 pts
10ème	6 pts

11ème	5 pts
12ème	4 pts
13ème	3 pts
14ème	2 pts
15ème	1 pt

Le classement du championnat de France est déterminé par le cumul des points obtenus sur l'ensemble des épreuves prévues au calendrier du championnat. En cas d'ex-aequo, les pilotes sont départagés au nombre de places de premier obtenues sur les différentes épreuves et ainsi de suite pour les places de deuxième.

Art. 12.1

Les pilotes doivent réserver des emplacements de marquage conformément au plan de stickage pour les partenaires du Championnat. Toute absence de ces marquages peut entraîner des sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

Art. 13 – RECOMPENSES

L'organisateur doit prévoir lors des épreuves des coupes pour les trois premiers.

Art. 14 – RECLAMATIONS (Titre III du Code Sportif National)

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

Se reporter à l'article 8 des Règles Générales pour les épreuves de vitesse, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de 300€.

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 100 €. Cette somme sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout litige consécutif à un démontage après la manifestation est tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le concurrent de ses pièces, ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces seront remises à la disposition du concurrent le plus rapidement possible. En cas de refus de démontage, le pilote sera exclu du classement de l'épreuve.

Art. 15 - RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. 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. Ils sont en particulier responsables de leurs accompagnateurs.

Cet article devra figurer au règlement particulier de chaque épreuve.

Art. 16 – LAISSEZ-PASSER

L'organisateur doit fournir un laissez-passer au pilote, un laissez-passer pour le mécanicien, un laissez-passer pour le panneauteur et un laissez-passer pour le responsable du team.

Les laissez-passer fournis par les organisateurs ne sont ni vendables ni cessibles à titre gracieux.

REGLEMENT TECHNIQUE DU MINI GP FRANCE

ARTICLE 1 – GENERALITE

Seules les machines Ohvale GP 0-160 équipées de roues de 10'' seront admises sur ce championnat.

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.

Lorsque les machines auront satisfait aux vérifications dites de sécurité, un sticker sera apposé sur la douille de direction

ARTICLE 2 – REGLES TECHNIQUES GENERALES

Toutes les machines seront commercialisées avec un moteur scellé afin de garantir l'égalité des participants.

2.1 – Matériaux

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. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

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)

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 – 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 – Repose pied

Les repose-pied doivent être repliables ou en téflon.

2.11 – 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*.

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

2.12 – 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.

2.13 – 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 (dosseret 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.

2.14 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage

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

2.15 – Pneumatiques

Pirelli est le manufacturier officiel du Championnat de France Mini GP.

Le choix des pneus demeure libre pour les participants.

Toutefois, la FFM se réserve la possibilité d'imposer en cours de saison l'utilisation de pneumatiques produits par le manufacturier officiel du championnat.

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

2.16 – 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.

2.17 Capacité des réservoirs

Réservoir d'origine de la machine.

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).

En aucun cas, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages ne sont autorisés.

2.18- Sabots récupérateurs

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine.

Les machines devront être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

2.19 - PROTECTIONS DES PIÈCES TOURNANTES : Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course.

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 matériaux équivalents.
- Les gants et les bottes doivent être en cuir.
- La protection dorsale de type EN 1621-2 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.

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.

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.