Championnat de Corse de la Montagne 2021

COMMISSION VITESSE- Règlement Course de Côte 2021

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE CORSE DE LA MONTAGNE 2021

Ce Championnat se déroulera conformément aux règles et règlements édictés par la FFM.
Les dispositions particulières sont prévues dans ce règlement :

PREAMBULE :

FONDEMENTS DES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE

Conformément aux articles L.131-16 et R.331-19 du Code du sport, la Fédération Française de Motocyclisme a notamment reçu délégation du Ministre chargé des Sports pour édicter les règles techniques et de sécurité propres aux activités motocyclistes.

PORTEE DES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE

Conformément aux articles L.131-16 et R.331-19 du Code du sport, tout organisateur de manifestations motocyclistes (associations affiliées ou non à une fédération délégataire ou agréée ainsi que toute personne physique ou morale) doit respecter les règles techniques et de sécurité édictées par la fédération délégataire.

LE CODE SPORTIF NATIONAL F.F.M

La réglementation édictée par la Fédération Française de Motocyclisme précise et complète en tant que de besoin les dispositions légales et réglementaires prévues par les textes définissant l'organisation des compétitions et manifestations sportives avec engins à moteurs, ainsi que les règles techniques et de sécurité et s'applique à l'ensemble des activités organisées sous l'égide de la F.F.M.

ART.1 DÉFINITION

La Ligue Motocycliste Régionale Corse met en compétition en 2021 le Championnat de Corse de la Montagne dans les catégories suivante.

Un Champion sera désigné dans les Catégories suivantes :

Moto 25 Power : Numéros de Course de 1 à 99

A partir de 7 ans
Jusqu'à 80 cm³ 2T à variateur ou embrayage automatique (PW80 embrayage automatique)
Jusqu'à 65 cm³ 2T ou 115 cm³ 4T à boîte de vitesse
Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière

A partir de 8 ans
Jusqu'à 80 cm³ 2T à variateur
Jusqu'à 65 cm³ 2T ou 115 cm³ 4T à boîte de vitesse
Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière
Pocket bike : jusqu'à 40 cm³
Carburateur de Ø 15 mm maximum

A partir de 10 ans
Jusqu'à 85 cm³ 2T ou 160 cm³ 4T monocylindre
Puissance maximum de 25 cv à la roue arrière
Pocket bike : plus de 40 cm³

A partir de 12 ans
Jusqu'à 125 cm³ 2T ou jusqu'à 250 cm³ 4T
Puissance maximum 25 cv à la roue arrière

Espoir : Numéros de Course de 100 à 199

A partir de 12 ans jusqu'à 16 ans
81 à 125cc 2 temps et 250cc Mono 4 temps

Open : Numéros de Course 200 à 299

A partir de 16 ans

Monocylindre
125cc à 500cc 2 temps
250cc à 450cc 4 temps

Challenger : Numéros de Course 300 à 399

A partir de 16 ans

Monocylindre
Supérieur à 500cc 2 temps
Supérieur à 450cc 4 temps

Roadster : Numéros de Course 400 à 499

A partir de 16 ans
Moto Roadster + 700cc

Supersport : Numéros de Course de 500 à 599

A partir de 16 ans
Moto de 300cc a 700cc

Superbike : Numéros de Course de 600 à 699

A partir de 16 ans
Moto de plus de 700cc hors Roadster

Quads : Numéros de Course de 700 à 799

A partir de 13 ans
125cc 2 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte
250cc 4 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

A partir de 15 ans
550cc 2 temps ou 4 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

A partir de 18 ans
125cc à 750cc mono et bicylindres 2 ou 4 temps, répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

Side-Cars : Numéros de Course de 800 à 899

A partir de à partir de 16 ans pour le pilote et 15 ans pour le passager :

Maxi 1300cc 4 temps, règlement Side-Cars FSBK jusqu'à 1000cc
Jusqu'à 1400cc pour les Side-Cars de route

Trail Adventure : Numéros de Course de 900 à 999

A partir de 16 ans
Moto Trail à partir de 125cc, Roue 19' ou 21' ou Moto avant 2011 toutes roues.

Dès que les pilotes du Championnat de Corse de la Montagne auront un numéro d'attribué, ils ne pourront plus, en aucun cas, le changer durant la saison.

Le Championnat de Corse de la Montagne se dispute sur l'ensemble des épreuves.

Si moins de **5** pilotes sont classés dans une catégorie à la fin de l'année, celle-ci deviendra Trophée de Corse.

Les ex-aequo seront départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager, le résultat de la dernière épreuve sera pris en compte pour les départagés.

Des catégories Promotion pourront être prévues sur chaque épreuve ainsi qu'une catégorie Educative non chronométrée.

ART.1.1 TITRE EN JEU

Un titre Champion de CORSE sera attribué :

Au premier du classement **SCRATCH**
Au premier de la catégorie **MOTO 25 POWER**
Au premier de la catégorie **ESPOIR**
Au premier de la catégorie **OPEN**
Au premier de la catégorie **CHALLENGER**
Au premier de la catégorie **ROADSTER**
Au premier de la catégorie **SUPERSPORT**
Au premier de la catégorie **SUPERBIKE**
Au premier de la catégorie **SIDE CARS**
Au premier de la catégorie **QUAD**
Au premier de la catégorie **TRAIL ADVENTURE**
A la première **FEMININE Scratch**

ART. 2 EPREUVES

Le Championnat 2021 se déroulera sur les épreuves suivantes :

13 Juin 2021	**Pila Canale (2A)**	**JMP Racing**
04 Juillet 2021	**Balagne (2B)**	**Corsica Moto Club**
25 Juillet 2021	**Bocognano (2A)**	**JMP Racing**
05 Septembre 2021	**Campile (2B)**	**Corsica Moto Club**

Des épreuves pourront être rajoutées ou annulées en cours de saison, dans ce cas les concurrents devront être prévenus dans les meilleurs délais avant le déroulement de celles-ci.
Pour les épreuves rajoutées en cours de saison, elles devront incorporées toutes les catégories admises à disputer le Championnat, sans exception.

ART. 3 CONCURRENTS

Seuls les pilotes licenciés dans un club de CORSE pourront participer au classement du Championnat de CORSE.

Attention : Pour les licences INJ, INT et LUE seules les licences délivrées par la FFM seront acceptées.

Les pilotes titulaires d'une licence valide dans une autre ligue pourront participer aux épreuves mais ne seront pas classés au Championnat mais uniquement sur l'épreuve.

Les pilotes détenteurs d'une licence "1 Manifestation" pourront participer aux épreuves se déroulant dans le cadre du Championnat de CORSE, mais ne marqueront aucun point dans ces Championnats

ART. 4 MACHINES

Les machines autorisées à disputer le Championnat de la Montagne devront répondre aux définitions du règlement des machines de courses sur route et leur niveau sonore doit être inférieur à 102 dB/A conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

Les machines tout terrain conformes au règlement monobike ou supermotard seront également admises

Une machine ne peut servir que dans une catégorie.

Le contrôle du bruit des machines supermotards et quads sera effectué selon la méthode ''2 mètres max''.
Les pneus référencés cross ou enduro ainsi que les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits.

Les pneus pluie sont autorisés.

Les pneus slicks sont autorisés uniquement en catégorie 125 cc (retaillage interdit) uniquement pour les machines de 81 à 125cc 2 temps.

Les motocycles devront être équipés d'un coupe-circuit ou d'un interrupteur monté sur le guidon permettant d'arrêter le moteur.

En Side-Cars, un coupe-circuit pour le pilote et le passager qui doit être actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi d'un mètre. Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

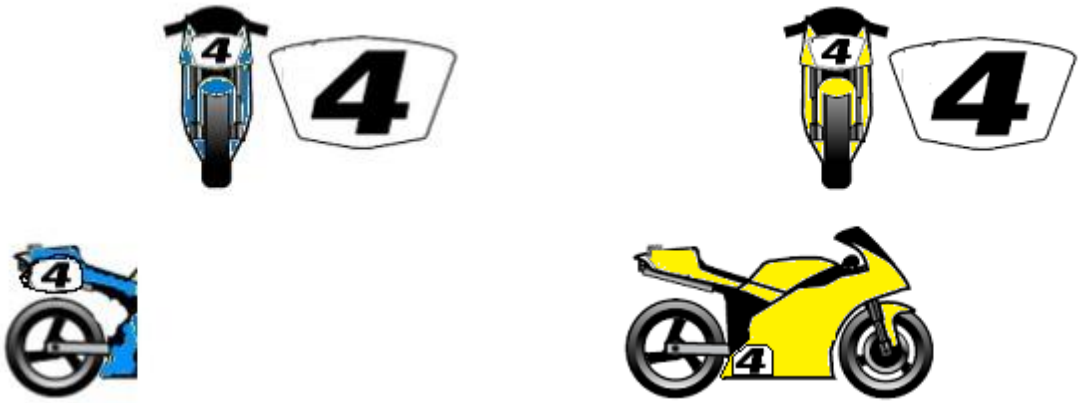
Une même machine ne pourra pas être utilisée par plusieurs pilotes.

Les couvertures chauffantes sont autorisées.

Plaques numéros

Les machines devront être équipées de plaques blanches mates avec des numéros noirs mats. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage. Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.
Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 140 mm
appliqués sur l'avant sont : Largeur minimale : 80 mm
Largeur min. des traits : 25 mm
Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 120 mm

appliqués sur le côté sont : Largeur minimale : 60 mm
Largeur min. des traits : 25 mm
Pour les side-cars, les numéros doivent être visibles quelle que soit la position du passager. Le numéro à l'avant doit être situé au milieu de la carène, en hauteur et en largeur.
Pour les roadsters les numéros arrière devront figurer sur les deux côtés du dosseret de selle.



Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy
0123456789

Futura Heavy Italicy
0123456789

Univers Bold
0123456789

Univers Bold Italic
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789

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

ART. 5 PARCOURS

Le Championnat 2021 se disputera sur les parcours retenus et homologués par la Commission Vitesse de la LMRC après examen des candidatures et visite des parcours **(définition des emplacements et des types de protection)**.

Les épreuves devront se dérouler sur un parcours ascendant, d'une largeur minimum de 4 mètres et interdit temporairement à la circulation. Le revêtement devra être correct.

Les parcours ne correspondant pas à la définition précédente pourront éventuellement être acceptés après étude par la Commission.
Pour des raisons de sécurité, la Commission Vitesse LMRC se réserve le droit de refuser l'homologation d'une piste, même si celle-ci répond aux critères précités.

Le *départ de la côte* devra être aménagé par le tracé de *2 lignes* :
- La ligne de départ barrant la chaussée située 3 mètres avant l'axe de la boucle chrono,
- la seconde située à 15 mètres au-delà de la ligne de départ, l'intervalle compris entre ces deux lignes constituant la zone de faux départ.

Un seul faux départ sera toléré par montée.

Aucune zone de chauffe ne doit être prévue.

Chicane : Dans le cas d'une chicane sur le tracé : celle-ci sera matérialisée par des plots en plastique lestés de sable.
Elle sera marquée au sol par de la peinture avec un deuxième marquage 10 cm en aval.
Le non-respect de la chicane ou un déplacement des plots supérieur à 10 cm entraînera la suppression du temps de la montée en essais et de deux secondes de pénalité en course.

Dans le cas d'un parc concurrents situé après la ligne d'arrivée ou éloigné de la ligne de départ, elles pourront être alimentées avec un groupe électrogène uniquement dans une zone définie par la Direction de Course.

Cette disposition ne devra en aucun cas perturber le bon déroulement des montées.

Le non-respect de cette prescription sera sanctionné.

ART. 6 ENGAGEMENTS

Engagement du Championnat à l'épreuve :

Inscription uniquement sur le site internet Engage-Sports

Le montant de l'engagement pour 2021 en catégorie MOTO 25 POWER est fixé à 60 Euros et se décompose comme suit :
57 € Club + 3 € Frais administratif et financier Engage-Sports = 60 €

Le montant de l'engagement pour 2021 dans toutes les autres catégories est fixé à 110 Euros et se décompose comme suit :
106 € Club + 4 € Frais administratif et financier Engage-Sports = 110 €

Attention : Les inscriptions seront clôturées le Dimanche précédent l'épreuve à 23h59. (6 jours avant l'épreuve).
Aucune inscription ne pourra être faite après cette date.

Les confirmations d'engagement seront envoyées aux pilotes par mail à partir du moment où ceux–ci auront satisfait aux conditions d'engagement et auront respecté la procédure.
En cas d'absence injustifiée, le droit d'engagement sera encaissé par le club organisateur.
Pour toute absence, il est impératif de prévenir le Délégué et /ou le club organisateur par courrier, télécopie ou mail ou sur le site engage-sports (forfait) Les messageries ou répondeurs téléphoniques ne seront pas pris comme « preuve d'avoir averti ».

Dans le cas contraire le montant de l'engagement sera encaissé et ne sera pas remboursé**.**

Un Pilote ne pourra s'engager qu'avec une seule machine.

Le montant du droit d'engagement de la catégorie Éducative sera de 20 € (2 montes avec un éducateur).

En cas d'annulation de l'épreuve prononcée par le Jury, les pilotes ne pourront prétendre à aucun remboursement.

ART. 7 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement. Chaque concurrent devra également soumettre sa machine aux opérations de vérifications techniques. Il lui sera remis le transpondeur servant au chronométrage.

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le jour précédent les essais de 14h00 à 18h00. Elles se poursuivront le jour de l'épreuve de 7H30 à 8h30.
Les contrôles techniques sont effectués tels que décrits au chapitre des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte.
La couleur des numéros est libre à condition que les dimensions restent réglementaires et que leur contraste soit suffisant pour être lisible.

Les Commissaires Techniques sont juges de la bonne lisibilité des plaques numéros.

Les bacs récupérateurs d'huile sont obligatoires pour les machines 4 Temps.

Les bas de carénage seront déposés pour le passage au contrôle technique.

ART. 8 BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve avant le début des essais.

Tous les pilotes sont tenus d'y participer et devront émarger la feuille de présence.

Toute absence sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

ART. 9 DEROULEMENT DES EPREUVES

En essais comme en course, les départs seront donnés au minimum toutes les 20 secondes. Les épreuves de Championnat de Corse de la Montagne 2020 se déroulent sur une journée. La journée comporte des essais et des courses.

1 Essais libres
1 Essais chronométrés
1ére Monte de course
2ème Monte de course
3ème Monte de course
4ème Monte de course

Chaque épreuve devra prévoir un nombre de monte de course suffisant compris entre **2 Minimum et 4 maximum. (Libre Organisateur)**

Toutefois si pour des raisons de sécurité ou autres le jury et/ou la direction de course décidait d'arrêter l'épreuve celle-ci comptera pour le championnat si un minimum de deux montes de course ont été effectués.

La meilleure Monte pour chaque pilote sera retenue pour établir le classement final.

Toutes les montes se feront dans l'ordre suivant :

Superbike
Supersport
Roadster
Challenger
Open
Trail Adventure
Espoir
Moto 25 Power
Side Cars
Quad

Les essais chronométrés sont obligatoires

S'il se met à pleuvoir, le Directeur de Course pourra neutraliser la montée et il sera donné 20 mn pour un changement de pneumatiques (avec nouveau départ de l'ensemble de la série).
Il est rappelé que le port du casque (qui doit être conforme à l'article 15 des règles générales des contrôles techniques) est également obligatoire pour le retour. Les pilotes et les passagers devront être vêtus d'une combinaison de cuir, de bottes, de gants et d'une protection dorsale.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fera sous la responsabilité du Directeur de Course.
Les pilotes de motos et équipages de side-cars doivent obligatoirement effectuer leurs montées d'essais et de course, ainsi que les retours, avec leurs machines respectives passées au contrôle, sans changement de pilotes ou de passager.
A l'issue de la dernière montée, les trois premières machines de chaque catégorie seront mises en parc fermé pendant les trente minutes suivant l'affichage des résultats, sous la responsabilité d'un Commissaire Technique.

ART. 10 CLASSEMENTS

Dans chaque catégorie, les points suivants seront attribués au championnat.

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

6ème	10 points
7ème	9 points
8ème	8 points
9ème	7 points
10ème	6 points

11ème	5 points
12ème	4 points
13ème	3 points
14ème	2 points
15ème	1 point

Le classement de l'épreuve sera effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote dans sa meilleure monte.
Pour partager les ex-aequo, le deuxième meilleur temps sera retenu.
Il n'y aura aucune différenciation dans le classement entre les machines de course et les machines de sport.

ART. 11 PRIX

Les prix remis aux pilotes dans chaque catégorie se fera suivant le nombre d'engagés (un minimum de 5 participants dans une même catégorie)

ART. 12 RECLAMATIONS

Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément à l'article 8 du règlement général.
Délais maximum = 30 minutes après l'affichage
Toute réclamation doit être accompagné d'un descriptif écrit des faits de la raison et d'un chèque d'un montant de 75 € à l'ordre de la LMRC.
Le Directeur de Course peut faire démonter toute machine de son choix, à l'arrivée, sans que le pilote visé puisse prétendre à une indemnité quelconque.

ART. 13 OFFICIELS

La Commission Vitesse de la LMRC désignera pour chaque épreuve un Délégué de son choix, il est de droit le Président du Jury ou Arbitre.

ART. 14 CHRONOMETRAGE

Le chronométrage des machines s'effectue par un système de transpondeurs ou par cellules.

Dans le cas d'un chronométrage par transpondeurs les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Pour les Side-Cars, le transpondeur devra être placé à l'avant, au niveau de la roue avant.

Attention en cas de non-retour du Transpondeur la somme de 150 € sera débitée de votre carte bancaire.

ART. 15 RESPONSABILITE

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés 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.

Dans le cas d'une chute et du non-rapatriement immédiat de la moto, l'organisateur veillera à mettre la machine en sécurité, à l'abri du public.

ART. 16 COMPORTEMENT

Afin d'être identifiables, les véhicules motorisés deux roues, homologués et assurés, utilisés comme moyen de déplacement par les pilotes (enfant, accompagnateurs, etc.) doivent porter à l'avant une plaque avec le numéro de départ barré.

Tout pilote qui sera pris dans la côte les jours précédents l'épreuve avec une machine non-conforme au Code de la Route ou en violation avec celui-ci sera sanctionné par le Jury. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

ART. 17 LAISSEZ-PASSER

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

Toute fraude entraînera la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES SOLO POUR LES COURSES DE COTE

ART. 1 DÉFINITION DES MACHINES

La cylindrée devra être au minimum de 125cc (sauf catégories Moto 25 Power et 85cc) et au maximum de 1300cc.
Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment.
Les reniflards (réservoir d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 12cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre fixés correctement, exception faite des 750cc et plus (capacité du récupérateur 1 litre).
Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air. Si le modèle homologué est équipé d'un système de recyclage, celui-ci devra être conservé intégralement.
Tous les bouchons, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (type automobile), ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification et les vis d'étriers de freins avant devront être obligatoirement arrêtés par un fil de sécurité.
Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

ART. 2 MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

Devront être retirés obligatoirement :
- les clignotants (ou scotchés)
- le(s) rétroviseur(s)
- les repose-pied passager
- la plaque minéralogique
- le phare (ou scotchés)
- le feu arrière (ou scotchés)

Les coureurs doivent obligatoirement porter :
- une combinaison de cuir d'une pièce. Si la doublure est synthétique, le pilote doit porter un sous-vêtement complet (manches et jambes longues) en coton, nomex ou soie,
- des bottes,
- des gants,
- un casque défini dans le tableau des équipements,
- une protection dorsale.

Tous ces équipements doivent être présentés au contrôle technique en même temps que la machine.
- Un air bag homologué est accepté.

ART. 3 MODIFICATIONS INTERDITES

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdite pour la partie cycle et moteur.

ART. 4 PNEUMATIQUES

Les pneus utilisés devront être du type tourisme, sculptés, moulés, tarifés, et porter la lettre symbole de vitesse maximum (H.S. V.Z ou W) conformément à la norme ETRTO. Les pneus slick sont autorisés en catégorie 85,125cc uniquement (retaillage interdit) et les pneus pluie sont autorisés.

ART. 5 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT / NIVEAU SONORE

Les silencieux pourront être remplacés par un adaptable.
Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 dB/A *sans tolérance* aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.
Le contrôle du bruit des machines supermotard et quad sera effectué selon la méthode dite ''2 mètres max''.

ART. 6 PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré.

Art. 6.1 – CADRE

Le numéro de cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise ou sur la facture (cf. article 4).
En cas de remplacement du cadre par un modèle d'occasion, le pilote devra avoir en sa possession l'original de la facture d'achat de ce cadre.
Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

Art. 6.2 – CARÉNAGE

Tout carénage du commerce sera admis à condition que la fixation présente toutes les garanties de sécurité et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront pas en être équipées. Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans les conditions de course sur piste mouillée.
Les motos n'ayant pas à l'origine de carénage devront être équipées d'un sabot pour la récupération de la moitié du liquide de refroidissement et de lubrification moteur.

Art. 6.3 FOURCHE

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Clapet de fourche libre. Ressort libre et cale de compression autorisée.

Art. 6.4 RÉSERVOIR D'ESSENCE

Pièce d'origine du type considéré.

Art. 6.5 RÉSERVOIR D'HUILE

Pièce d'origine du type considéré.

Art. 6.6 JANTES

Libres, sauf magnésium et carbone. Entretoises des roues avant et arrière libres.

Art. 6.7 COMMANDES AU PIED

Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimum des repose-pieds qui devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière Téflon, plastique ou équivalent (diamètre 16 mm). Les repose-pieds repliables devront être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

Art. 6.8 GUIDON

Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite.

Art. 6.9 AMORTISSEURS AR

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.
La partie démontable du garde boue arrière peut être retirée.

Art. 6.10 PONTETS DE FOURCHE

Autorisés.

Art. 6.11 AMORTISSEUR DE DIRECTION

Autorisé.

Art. 6.12 FREINS

Sont autorisés le changement des flexibles (la séparation des durites de frein avant devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur), du liquide et des plaquettes de frein, à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.
Disques de frein adaptables autorisés. Disques carbone interdits.

Art. 6.13 PROTECTION

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.
Les supports de béquille devront être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente, respecter les dimensions suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40mm, vis de fixation en retrait.

ART. 7 PARTIE MOTEUR

Tous les carters moteur contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en matériau composite, type carbone ou kevlar.

Art. 7.1 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.

Art. 7.2 MOTEUR

D'origine du type considéré, mais possibilité d'améliorer les performances. L'aspect extérieur doit rester d'origine.

Art. 7.3 EMBRAYAGE

Pièce d'origine du type considéré. Renforcement des ressorts autorisé. Nombre de disques garnis identiques à l'origine.

Art. 7.4 BOITE DE VITESSE

Boite d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale pourra être changée, mai le pas devra rester d’origine.

Art. 7.5 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré.
Le liquide de refroidissement doit être remplacé impérativement par de l'eau ou par un mélange d'eau et alcool éthylique, à l'exclusion de tout autre liquide.

Art. 7.6 COUPE CIRCUIT

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 recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

ART. 8 PLAQUES NUMEROS

L'emplacement pour les numéros de course sera au nombre de trois (deux latérales à l'arrière sur le dosseret de selle et une frontale), de forme rectangulaire, 280 mm X 235 mm.
Chiffres : hauteur minimum avant 120 mm, arrière 140 mm, largeur 90 mm, épaisseur 25 mm, espacement 25 mm

REGLEMENT TECHNIQUE QUADS POUR LES COURSES DE CÔTE

Art. 1 - REGLES GENERALES*

Le quad de compétition est un véhicule à 4 roues ayant une roue à chaque extrémité diagonale.
Un quad de compétition est propulsé par les roues arrière fixées sur un axe rigide (les différentiels ne sont pas autorisés).
Les carters moteur ne peuvent être placés derrière le pilote.
Un seul pilote est assis à califourchon.
Aucune restriction n'est imposée quant à la marque, la construction ou le genre de motocycle en dehors de celles spécifiées ci-dessous.
La cylindrée doit être : 125cc à 750cc mono et bicylindres 2 temps ou 4 temps

ART. 2 – DIRECTION

La direction est assurée par les roues avant par l'intermédiaire d'un guidon.
La transmission doit s'effectuer par les roues arrière UNIQUEMENT par l'intermédiaire d'un axe solide (les différentiels ne sont pas autorisés).

ART. 3 – ROUES ET SUSPENSION

- Le diamètre maximum de la jante ne peut dépasser 12 pouces pour les roues AVANTS et ARRIERES.
- Le Ø ne peut être inférieur à 8 pouces pour les roues AV et AR.
- Les roues à rayons ne sont pas autorisées.
- Les roues AR doivent être protégées par des garde-boues en matériaux souples et INCASSABLES couvrant chaque roue sous un angle de 30 degrés minimum.
- Les roues avant doivent être munies d'un frein fonctionnel installé sur chaque axe, les roues arrière peuvent être équipées soit d'un frein sur chacune d'elle soit d'un frein unique solidaire de l'axe de transmission.
- Les freins avant sont commandés par un levier fixé au guidon. Le frein arrière peut être activé soit par un levier à main, soit par une pédale à pied.

ART. 4 – PNEUMATIQUES

- Les pneus slick ne sont pas autorisés.
- La largeur totale ne peut excéder 1300 mm ;
- La hauteur maxi au niveau de siège du pilote est de 950 mm.

ART. 6 - PROTECTIONS (voir diagramme)

- Un tube de protection ou une "barrière" (pare choc) doit être fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule. Les deux extrémités seront obstruées par un embout en Nylon Plastique ou similaire arrondi.
- Un tube de protection (nerf bar) sans partie saillante d'un diamètre de 25 mm au minimum doit être prévu de chaque côté du véhicule. Il devra être fixé par un minimum de 2 points et comporter des sangles ENTRECROISEES ou un treillis métallique (grillage) pour empêcher que le pied du pilote ne touche le sol accidentellement.

- Cette protection peut être en retrait de 10 cm maximum par rapport à l'alignement extérieur des roues AV.
- Afin d'éviter toutes intrusions des pieds des pilotes entre les roues arrière et les ''nerfs bars'', ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipés d'une protection en métal ou en plastique entre ce nerf bar et le garde boue arrière.

ART. 7 – GUIDON

- La largeur du guidon est de 650 mm mini et de 850 mm maxi.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection recouvrant largement les brides du guidon.
- Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de C/C.
- Des butées doivent être fixées sur le cadre pour limiter la course du guidon. L'amortisseur de direction ne peut remplir cet office.
- Si des protège-mains équipent le guidon, ils doivent être d'une matière résistante au bris et avoir une ouverture permanente pour les mains.
- La réparation des guidons en alliage léger est interdite.
- Tous les leviers doivent se terminer par une boule de 16 mm minimum.
- La transmission assurée par une chaîne doit être équipée d'un sabot ou carter protégeant la partie inférieure de la chaîne ainsi que la couronne arrière et le disque AR de frein sur 90°.
- SOLUTION 1
- SOLUTION 2+3 s'il y a un pare choc arrière.
- Le pignon de sortie de boîte de vitesses doit être protégé.

VOIR DIAGRAMME.

ART. 8 PAPILLONS DES GAZ

- Les papillons des gaz doivent se fermer lorsque le pilote ne s'agrippe plus à la poignée ou au levier.
- Le coupe circuit doit interrompre le circuit primaire de l'allumage et être attaché au poignet du pilote. Il doit couper l'allumage si le pilote quitte sa machine.

ART. 9 SILENCIEUX

- Le silencieux ne doit pas dépasser l'aplomb arrière de la machine. Le tube de fuite ne doit pas dépasser de plus de 5 mm le corps du silencieux.
- Le niveau sonore doit être de 102 dB maximum sans tolérance conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ART. 10 PLAQUES DES MACHINES

Les machines portent obligatoirement trois plaques numérotées, une à l'avant et une de chaque côté du quad.
Les plaques doivent être de couleur blanche avec des numéros de couleur noir et lisibles.

ART. 11 CARBURANT

L'essence utilisée devra pour les 4T être du super sans plomb, conformément à la réglementation FIM. Pour les 2T, l'essence utilisée devra être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL.
A la demande du jury de l'épreuve, il pourra être procédé à des contrôles de carburant et de cylindrée.
Si un contrôle de cylindrée est demandé par le jury de l'épreuve, et s'il s'avère que le véhicule est conforme, il sera alloué la somme de 40€ pour un 2 temps et de 60€ pour un 4 temps.

ART. 12 EQUIPEMENT

L'équipement des pilotes doit être conforme aux règles C.N.V.