

**REGLEMENT LMNA
DU CHAMPIONNAT
DE VITESSE
MINI OGP 2023**



LIGUE MOTOCYCLISTE DE NOUVELLE AQUITAINE

CHAMPIONNAT DE VITESSE MINI OGP 2023

TABLE DES MATIERES

REGLEMENTS ADMINISTRATIFS ET SPORTIFS	3
<i>ARTICLE PREMIER – DEFINITION</i>	3
<i>ARTICLE 2 – CATEGORIES</i>	3
<i>ARTICLE 3 - LICENCES</i>	3
3.1 Concurrents	3
3.2 Assistant pilote (panneuteur)	4
<i>ARTICLE 4 – MACHINES</i>	4
<i>ARTICLE 5 – CALENDRIER SPORTIF</i>	4
<i>ARTICLE 6 – ENGAGEMENTS</i>	4
6.1 Engagement au Championnat	4
6.2 Engagements aux épreuves	5
<i>ARTICLE 7 - OFFICIELS</i>	5
<i>ARTICLE 8 - VERIFICATIONS</i>	5
8.1 Vérifications Administratives	5
8.2 Vérifications Techniques	5
8.3 Contrôles techniques fin d'épreuve	6
8.4 Transpondeurs	6
<i>ARTICLE 9 - ESSAIS ET QUALIFICATIONS</i>	6
<i>ARTICLE 10 - DEROULEMENT DE LA COURSE</i>	6
<i>ARTICLE 11 - CLASSEMENT</i>	6
11.1 Attribution des Points	6
11.2 Classement au Championnat	6
<i>ARTICLE 12 - RECOMPENSE DE LIGUE</i>	6
<i>ARTICLE 13 – RESPONSABILITES - RECLAMATIONS – SANCTIONS</i>	7
13.1 - Responsabilités	7
13.2 Jury	7
13.3 Réclamation	7
13.4 Pénalités	7
<i>ARTICLE 14 - CHAMP D'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT</i>	7
REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL	8
<i>ARTICLE PREMIER - GENERALITE</i>	8
1.1 Définition des types de machines	8
1.2 Identification des machines	8
<i>ARTICLE 2 - REGLES TECHNIQUES GENERALES LORS DES EPREUVES DE COURSE VITESSE</i>	8
2.1 Matériaux	8
2.2 Roulettes de protection arrière et support béquille	8
2.3 Leviers	8
2.4 Protection des leviers	8
2.5 Guidon	8
2.6 Commande des gaz	8
2.7 Coupe circuit	9



2.8 Freins	9
2.9 Repose-pieds	9
2.10 Protections	9
2.11 Refroidissement	9
2.12 Garde-boue	9
2.13 Tuyaux d'échappement et silencieux	9
2.14 Les lanceurs (allumage)	9
2.15 Carburant	9
2.16 Réserve	9
2.17 Récupérateurs	9
2.18 Sabots récupérateurs	10
2.19 Bouchons de vidange, niveau et remplissage	10
2.20 Pneumatiques	10
2.22 Eléments de fixation (attaches diverses)	10
2.23 Numéros	10
2.24 Feu rouge	10
2.25 Boitier additionnel	11
2.26 Boutons mapping et interrupteurs	11
<i>ARTICLE 3 - EQUIPEMENTS</i>	<i>11</i>
<i>ARTICLE 4 - MACHINE</i>	<i>11</i>
<i>ARTICLE 5 - TELEMETRIE</i>	<i>11</i>
<i>ARTICLE 6 - TRANSPONDEUR</i>	<i>11</i>

REGLEMENTS ADMINISTRATIFS ET SPORTIFS

ARTICLE PREMIER – DEFINITION

La Ligue Motocycliste Nouvelle Aquitaine (LMNA) organise le Championnat Mini OGP pour des machines n'excédant pas les 25 cv.

ARTICLE 2 – CATEGORIES



Mini OGP Nouvelle-Aquitaine 115	Mini OGP Nouvelle-Aquitaine 160
<p>Machines jusqu'à 80cc 2tps a variateur ou 65cc 2tps à boîte de vitesses monocylindre et jusqu'à 110cc 4tps embrayage automatique ou 115cc 4tps a boîte de vitesses monocylindre d'une puissance maximale de 12 cv.</p> <p>Catégorie ouverte aux participants à partir de 7 ans révolus à la date de la manifestation.</p> <p>Pilotes nés maximum en 2011</p>	<p>Machines jusqu'à 85cc 2 tps et jusqu'à 160cc 4 tps monocylindre d'une puissance maximale de 15 cv.</p> <p>Catégorie ouverte aux participants à partir de 9 ans révolus à la date de la manifestation.</p> <p>Pilotes nés maximum en 2008</p>

V3		V4	V5
<p>SERIE 1 Machines inf. à 80cc 2 tps et jusqu'à 190cc 4 tps monocylindre d'une puissance maximale de 15 cv.</p> <p><i>(Limite à 180cc 4 tps en dessous de 10 ans)</i></p> <p>Catégorie ouverte aux participants à partir de 9 ans révolus, et jusqu'à 17 ans, à la date de la manifestation.</p>	<p>SERIE 2 Machines inf. à 80cc 2 tps et jusqu'à 190cc 4 tps monocylindre d'une puissance maximale de 15 cv.</p> <p>Catégorie ouverte aux participants à partir de 17 ans révolus à la date de la manifestation.</p>	<p>Machines jusqu'à 125cc 2 tps et jusqu'à 190cc 4 tps monocylindre d'une puissance maximale de 20 cv.</p> <p><i>(Limite à 85cc 2 tps et 180cc 4 tps en dessous de 10 ans)</i></p> <p>Catégorie ouverte aux participants à partir de 9 ans révolus à la date de la manifestation.</p>	<p>Machines jusqu'à 125cc 2 tps et jusqu'à 250cc 4 tps monocylindre ou bicylindre d'une puissance maximale de 25 cv.</p> <p>Catégorie ouverte aux participants à partir de 10 ans révolus a la date de la manifestation.</p>

Suivant le nombre de pilotes engagés, les catégories pourront être regroupées pour les courses.

Une catégorie ne sera ouverte et ne pourra prétendre à un titre lors de la Remise des Prix du Championnat, qu'à compter de 5 concurrents engagés dans cette catégorie, ayant participé à, au moins, 3 épreuves compétitives inscrites au calendrier du Championnat, sauf pour les catégories Mini OGP Nouvelle-Aquitaine.

La commission de la Ligue validera les inscriptions dans chaque catégorie.

Une récompense sera attribuée aux 3 premiers de chaque catégorie lors de chaque épreuve. Selon le nombre de participants et du planning de l'épreuve, le jury, en collaboration avec le directeur de course, pourra regrouper des catégories, un nouveau planning sera à disposition des engagés.

ARTICLE 3 - LICENCES

3.1 Concurrents

Le Championnat de Ligue Mini OGP Nouvelle-Aquitaine est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence FFM en cours de validité de type :



- FIM Europe, NCO, NJ.
- Ou d'une licence **une manifestation**
- Inscrits dans un moto club de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine.

Toute licence une manifestation devra être réalisée dans son intégralité et payée en ligne sur le site ffmoto.org. Aucune licence papier ne sera délivrée.
Les concurrents mineurs devront être obligatoirement accompagnés d'une personne représentante légale ou mandatée.

Seuls les pilotes licenciés en Nouvelle-Aquitaine, hors licences à la journée, pourront être classés au Championnat et pourront être récompensés par un titre lors de la remise des prix annuelle de la LMNA.

3.2 Assistant pilote (panneauteur)

L'accès à la zone de panneautage est ouvert aux personnes disposant d'une licence FFM en cours de validité de type :

- D'une licence en cours de validité, du type LAP « assistant pilote » ou TIM « Team Manager », ou tout autre type de licence FFM,
- Ou d'une licence **une manifestation** LJP.

Cette zone sera matérialisée si le circuit en dispose, et l'information sera communiquée dans la note envoyée aux participants.

ARTICLE 4 – MACHINES

Elles devront répondre aux clauses du Règlement Technique général et particulier de la catégorie.

ARTICLE 5 – CALENDRIER SPORTIF

Le calendrier des rencontres est élaboré pour l'année par la Commission Vitesse de la LMNA. Ce calendrier comporte les dates suivantes :

- 18 & 19/03/2023, Circuit de Karting du Val d'Argenton (79)
- 15 & 16/04/2023, Circuit de Karting de Saint Genis de Saintonge (16)
- 06 & 07/05/2023, Circuit de Karting d'Escource (40)
- 20 & 21/05/2023, Circuit de Karting de Fontenay le Comte (85), hors ligue, Ligue Motocycliste des Pays de la Loire
- 01 & 02/07/2023, Circuit de Karting d'Aigues-Vives (09), hors ligue, Ligue Motocycliste d'Occitanie
- 02 & 03/09/2023, Circuit de Karting de Leyrac (47), hors ligue, Ligue Motocycliste d'Occitanie
- 23 & 24/09/2023, Circuit de Karting d'Escource (40)

Ce calendrier est susceptible d'être modifié.

ARTICLE 6 – ENGAGEMENTS

6.1 Engagement au Championnat

Un rassemblement dit « de conformité » sera organisé le premier weekend de compétition, au cours duquel la Ligue :

- Procèdera aux vérifications administratives et techniques en vue de prévenir de la bonne interprétation des règlements en cours,
- Attribuera les numéros de course à chaque pilote pour toute la saison, en donnant la priorité aux pilotes ayant participé au championnat de l'année précédente,
- Délivrera un carnet de suivi administratif et technique qui sera visé lors de chaque épreuve du Championnat.

L'engagement au Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine (LMNA) Mini OGP entraîne de fait l'acceptation du présent règlement.



6.2 Engagements aux épreuves

Les engagements aux championnats vitesse ainsi que leurs paiements se feront en ligne sur le site engage-sport.com

Catégories	Inscription au Championnat, par épreuve	Inscription hors délais
Vitesse Mini OGP	70,00 €	90,00 €
Vitesse séries V3, V4, V5	80,00 €	100,00 €
Inscriptions famille <i>(Justificatifs obligatoires)</i>	100,00 €	120,00 €
Catégorie supplémentaire	30,00 €	

En cas de non-participation à une épreuve pour raison médicale, le remboursement pourra être demandé sur présentation d'un certificat médical. Des frais de gestion de **10,00 €** seront conservés pour une épreuve vitesse.

La Commission Vitesse de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine pourra refuser l'engagement d'un pilote.

ARTICLE 7 - OFFICIELS

Les officiels (Directeur de Course, Directeur de Course Adjoint, et Délégué) seront nommés par la FFM et/ou la LMNA, les deux commissaires sportifs supplémentaires étant nommés par la Commission Vitesse de la LMNA. Le Directeur de Course, les Directeurs de Courses Adjoints, les membres du Jury et les Commissaires Techniques devront avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

ARTICLE 8 - VERIFICATIONS

Lors de chaque épreuve, des contrôles administratifs et techniques sont obligatoirement prévus. Les pilotes doivent s'y présenter personnellement.

Les vérifications administratives et techniques débiteront la veille. Un planning spécifique sera établi par les clubs organisateurs.

8.1 Vérifications Administratives

Avant le début de la compétition, les concurrents devront présenter personnellement :

- Leur licence FFM en cours de validité
- Une pièce d'identité,
- Le contrôleur administratif donnera le carnet technique de suivi individuel du pilote.

8.2 Vérifications Techniques

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

Avant le début des épreuves, les concurrents devront présenter personnellement :

- Leur machine propre, exempte de tous marquages antérieurs et équipée des numéros de course,
- Un casque intégral (de moins de cinq ans, en bon état et d'un modèle conforme aux normes françaises ou FIM)
- Un équipement conforme à la catégorie : voir Règlement Technique General - article Equipements.

Tout équipement jugé non conforme sera gardé et restitué à la fin de la manifestation. La récupération est sous la responsabilité du concurrent. Le contrôleur technique visera le carnet technique du pilote. De même, si lors du contrôle technique, le contrôleur s'aperçoit, et ceci sans démontage, qu'une pièce pourrait ne pas être en conformité avec la réglementation, il se doit de le signaler au pilote et la moto devra être mise en conformité avant l'entrée en piste, après passage au contrôle technique.



Les machines pourront passer au sonomètre, à tout moment, lors des épreuves. La limite est de 95 dB. De plus, des contrôles de puissance pourront avoir lieu.

8.3 Contrôles techniques fin d'épreuve

Après les courses, les contrôles porteront sur la conformité des véhicules. Les résultats de non-conformité seront adressés au Jury de l'épreuve qui prendra les décisions qui s'imposent dans le cadre du présent règlement et du Code Sportif.

8.4 Transpondeurs

Toute machine souhaitant participer à une manche du championnat devra être équipée d'un transpondeur correspondant au système utilisé. Ce dernier est loué, le prix de location est compris dans le droit d'engagement. Un chèque de caution de 200,00 € à l'ordre de la LMNA sera demandé.

ARTICLE 9 - ESSAIS ET QUALIFICATIONS

Le club organisateur de l'épreuve du Championnat devra prévoir impérativement au moins une séance d'essais qualificative pour chaque catégorie le jour de l'épreuve. Suivant les disponibilités, des essais libres pourront être organisés, sous forme de séances de 20 minutes.

ARTICLE 10 - DEROULEMENT DE LA COURSE

Les courses de vitesse se dérouleront en deux manches minimums. La durée de chacune des manches sera au minimum de 15 min (convertie en nombre de tours selon la longueur du circuit et des chronos de la manche d'essai qualificatif). En cas de course déclarée WET, la distance sera réduite de 3 tours. En cas d'impossibilité de respecter dans les temps impartis, le programme de la journée et le nombre de tours des manches pourront être modulés par la Direction de Course, après avis du Jury. A minima, le dernier tour sera annoncé par la direction de course. Le placement en grille se fera en fonction des grilles de départ affichées, les pilotes devront respecter leur positionnement et se placer sur la ligne correspondante. Les résultats de la première course permettront de réaliser la grille de départ de la course 2.

ARTICLE 11 - CLASSEMENT

11.1 Attribution des Points

Les points pour le Championnat seront attribués selon le barème suivant :

Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Pts	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Seul les pilotes de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine, hors licences à la journée, pourront se voir attribuer des points et concourir pour le Championnat. Les autres concurrents, non membres de la ligue, ou licences à la journée, seront classés uniquement sur le classement scratch de chaque épreuve.

Les pilotes de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine, hors licences à la journée, participant aux épreuves de la Ligue Motocycliste d'Occitanie, ou de la Ligue Motocycliste des Pays de la Loire, pourront prétendre à des points au classement du Championnat Mini OGP, sous conditions que lesdites épreuves soient inscrites au calendrier de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine.

Un pilote inscrit dans plusieurs catégories se verra attribués les points pour chaque catégorie où il est inscrit.

11.2 Classement au Championnat

Le classement du Championnat sera obtenu sur la totalité des épreuves dont les résultats auront été homologués par la Commission de la LMNA. Les ex-aequo seront départagés en fonction du nombre de places de 1^{er}, 2^{eme}, 3^{eme}, etc.

ARTICLE 12 - RECOMPENSE DE LIGUE

La Ligue récompensera les 3 premiers de chaque catégorie détenteurs d'une licence en Nouvelle-Aquitaine, hors licences à la journée, lors de la remise des prix de la Ligue Motocycliste de Nouvelle



Aquitaine. Les Pilotes absents non excusés ne pourront prétendre à leur coupe, celle-ci restera acquise à la Ligue.

ARTICLE 13 – RESPONSABILITES - RECLAMATIONS – SANCTIONS

13.1 - Responsabilités

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels et leurs accompagnateurs 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.

Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale du Championnat de ligue.

Pour cela, nous vous demandons :

1. De ne pas provoquer de désordres susceptibles de gêner les riverains ou autres personnes dans le paddock
2. De ne pas faire rouler de machine, quel que soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
3. De ne pas faire de Burn ou de rupteur dans les paddocks et sur la piste
4. De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks
5. De tenir les chiens en laisse
6. De stopper tout bruit de moteur après 20h
7. Les pilotes, et leurs accompagnants ne devront pas consommer de l'alcool, ou toute substance psychotrope. Des contrôles pourront être réalisés par les équipes médicales de l'épreuve.

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du Championnat, ou toutes autres sanctions prévues par le code sportif, pourront être prises par le Jury de l'épreuve.

13.2 Jury

Le jury de l'épreuve est composé :

- Du Délégué, nommé par la FFM ou la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine.
- Deux commissaires sportifs, nommés par la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine

13.3 Réclamation

Les réclamations devront être déposées conformément aux dispositions du code sportif. Le montant de la caution accompagnant une réclamation est de **75,00 €**. Toute réclamation doit être remise au directeur de course dans un délai d'une demi-heure après l'affichage des résultats. Si la réclamation est justifiée, le montant sera remboursé.

13.4 Pénalités

Des pénalités spécifiques à ce type d'épreuves seront appliquées :

- Départ anticipé : il est défini par le déplacement vers l'avant du motorcycle avant l'extinction du Rouge. Il est pénalisé de 10".
- Départ volé : il est défini par le gain d'une ligne ou plus avant l'extinction du Feux Rouge. Il est pénalisé par un passage par la voie des stands.
- Non-respect du drapeau jaune ou Flashtracks = 10 secondes de pénalité (sanction de faits).

ARTICLE 14 - CHAMP D'APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT

Ce règlement s'applique à toutes les épreuves de Vitesse organisées en Nouvelle-Aquitaine, dans le cadre exclusif du Championnat Mini OGP de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine.

Par leur engagement à l'épreuve, les pilotes y adhèrent ainsi qu'à tous les règlements complémentaires de la FFM.

Pour tout ce qui n'est pas prévu au présent règlement, les prescriptions de Règlement général de Vitesse de la FFM sont applicables.



REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL

ARTICLE PREMIER - GENERALITE

1.1 Définition des types de machines

Catégories : Jusqu'à 125cc 2 temps et jusqu'à 250cc 4 temps.

LA CONFORMITE DE LA MACHINE EST SOUS L'ENTIERE RESPONSABILITE DU PILOTE.

1.2 Identification des machines

Lorsque les machines auront satisfait aux vérifications dites de sécurité, il sera procédé au marquage de celles-ci par la pose d'un sticker.

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

ARTICLE 2 - REGLES TECHNIQUES GENERALES LORS DES EPREUVES DE COURSE VITESSE

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.

2.2 Roulettes de protection arrière et support béquille

Afin de protéger les bitumes, les machines devront être équipées de roulettes de protection arrière fixées sur le bras oscillant, et/ou de supports de béquilles faisant office de protection.

Ces éléments devront être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente d'une épaisseur minimale de 3cm.

2.3 Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins...) doivent se terminer par une sphère (diamètre de 14 mm taille 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.

2.4 Protection des leviers

Les motos doivent être équipées d'une protection de levier de frein avant. Cette protection devra comporter une terminaison en nylon, téflon ou matière équivalente d'1 cm minimum d'épaisseur.

Si cette protection est de fabrication artisanale, elle sera soumise à l'appréciation du contrôleur technique.

2.5 Guidon

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.

Les extrémités de guidon devront être bouchées par des embouts réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente d'une épaisseur minimale de 1cm.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistante aux chutes.

- **Largeur** : Machine de course sur route : largeur minimum de 400 mm, largeur maximum : 700 mm
Machine tout-terrain : largeur maximum 850 mm

- **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.

2.6 Commande des gaz

Les papillons de gaz et boisseaux doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

2.7 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.

2.8 Freins

Les vis de fixation des étriers de frein doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

2.9 Repose-pieds

La longueur minimale des repose-pieds doit être de 65mm (une tolérance sera accordée pour la catégorie Pocket-Bike).

Les repose-pieds doivent avoir un embout en nylon, téflon ou matière équivalente de même diamètre et d'un 1cm minimum d'épaisseur. Pour les repose-pieds repliables, la partie inférieure doit elle aussi être recouverte de téflon d'un 1cm minimum d'épaisseur.

2.10 Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions devront comporter toutes leurs vis et ne pas être allégés. Toutes les transmissions devront être protégées.

Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Cette protection, fixée solidement, sera dans un matériau rigide (alu, téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm.

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Pour les machines à variateur, un cache variateur est obligatoire. Ce dernier devra envelopper la partie supérieure du variateur et être en matière rigide mais non tranchante (possibilité d'ajourer la face avant - ex : casserole). La protection des pièces tournantes moteur se fera par cache variateur + cache allumage, ou par cache variateur + pares-cylindre passant par l'axe du vilebrequin.

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course.

2.11 Refroidissement

Si refroidissement liquide : eau uniquement. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

2.12 Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires (lèche roue pour machine type vitesse et garde boue pour machine type cross).

2.13 Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 93 dB (avec 2 dB de tolérance de l'appareil).

Les contrôles seront réalisés comme suivant (cf. RTS) :

- 50cc 2 tps = 8200 T/mn
- 80cc 2 tps = 7200 T/mn
- 125cc à 250cc 4 tps = 5500 T/mn

2.14 Les lanceurs (allumage)

Ils sont interdits sur les machines à variateur (sauf Pocket-bike).

2.15 Carburant

Le carburant utilisé est du sans plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) ou bio éthanol vendu aux pompes routières, sans additif.

2.16 Réservé

2.17 Récupérateurs

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur indépendant du sabot récupérateur.



Il doit être facilement accessible et vide avant tout départ.

2.18 Sabots récupérateurs

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine équipée d'une boîte à vitesse ou moteur 4 temps.

Ils permettront la récupération des liquides moteurs en cas de casse de celui-ci.

Les sabots récupérateurs doivent être étanches, englober toute la surface inférieure du moteur et avoir une contenance de 1 litre minimum.

Il pourra être équipé d'un bouchon étanche à retirer en cas de piste déclarée WET.

Les machines équipées d'un carénage intégral pourront se servir de leur sabot comme récupérateur.

2.19 Bouchons de vidange, niveau et remplissage

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

Silencieux d'admission / Boîtes à air.

Les silencieux d'admission sont obligatoires pour tout type de machine (Boîtes à air ou élément filtrant).

Le raccordement souple entre boîte à air et pavillon du carburateur est autorisé, il devra toutefois dans ce cas être hermétique.

2.20 Pneumatiques

Le choix des pneus est libre.

L'utilisation de couvertures chauffantes est autorisée en prégrille uniquement sur groupe électrogène, cependant le matériel devra être évacué de la prégrille dès le départ de la moto et cela, par une personne licenciée.

Afin de garantir l'utilisation des couvertures chauffantes, un groupe électrogène est fortement conseillé dans le parc coureur (le club n'est pas responsable de la fourniture d'électricité sur le paddock).

2.22 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 ; seules les fixations de carénage non utilisées doivent être retirées ou coupées.

2.23 Numéros

Les numéros de course doivent être apposés à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à **être clairement visibles.**

Aucune couleur n'est imposée par contre ils devront être différents de la couleur de la machine afin d'être clairement visibles.

Dimension des chiffres environ :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm

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

2.24 Feu rouge

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté en permanence à l'arrière de la machine.

Ce feu doit être allumé des lors que la piste est déclarée WET (piste mouillée)

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.

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celle de la moto.



2.25 Boîtier additionnel

Tous les boîtiers additionnels permettant de changer les caractéristiques de l'allumage doivent se trouver dans un boîtier clos, ils ne doivent pas pouvoir être actionnés directement sans démontage.

2.26 Boutons mapping et interrupteurs

Tous les interrupteurs additionnels devront être étiquetés de leur fonction afin de pouvoir être testés lors de contrôles.

ARTICLE 3 - EQUIPEMENTS

Les pilotes devront présenter leur équipement complet en bon état lors des contrôles techniques. Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, de moins de 5 ans et portant une étiquette homologuée (normes ECE 22 05 et ECE 22 06). Aucun autocollant ne doit être appliqué sur le casque sauf pastille de contrôle.

Une combinaison en cuir d'une seule pièce ou blouson et pantalons de cuir réunis par une fermeture éclair.

Les gants et les bottes doivent être en cuir.

La protection dorsale portant une étiquette homologuée (normes NF EN 161-2) est obligatoire.

ARTICLE 4 - MACHINE

Un compte tours du moteur, en état de fonctionnement, sera obligatoire lors d'un contrôle technique. Phares, clignotants, feux arrière, pattes de fixation de phare avant, rétroviseurs, béquilles, support béquilles, porte plaque doivent être retirés ou coupés.

ARTICLE 5 - TELEMETRIE

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.

ARTICLE 6 - TRANSPONDEUR

Le transpondeur devra obligatoirement être placé sur la moto pendant toute la durée des épreuves (essais et manches de course).



Catégorie Mini OGP 115	Catégorie Mini OGP 160	V3		V4	V5
<p>Catégorie ouverte de 7 à 12 ans.</p> <p>Machines jusqu'à 80cc 2 temps à variateur ou 65cc 2 temps à boîte de vitesses monocylindre et jusqu'à 110cc 4temps embrayage automatique ou 115cc 4 temps à boîte de vitesses monocylindre</p>	<p>Catégorie ouverte de 9 à 13 ans</p> <p>Machines jusqu'à 85cc 2 temps et jusqu'à 160cc 4 temps monocylindre</p>	<p>SERIE 1 Catégorie ouverte à partir de 9 ans, et jusqu'à 17 ans à la date de la manifestation</p> <p>Machines de cylindrée inférieure à 80cc 2 temps et jusqu'à 190cc 4 temps monocylindre.</p> <p>Limité à 180cc 4 temps en dessous de 10 ans</p>	<p>SERIE 2 Catégorie ouverte à partir de 17 ans</p> <p>Machines de cylindrée inférieure à 80cc 2 temps et jusqu'à 190cc 4 temps monocylindre.</p>	<p>Catégorie ouverte à partir de 9 ans</p> <p>Machines de cylindrée jusqu'à 125cc 2 temps et jusqu'à 190cc 4 temps monocylindre</p> <p>Limité à 85cc 2 temps et 180cc 4 temps en dessous de 10 ans</p>	<p>Catégorie ouverte à partir de 10 ans</p> <p>Machines de cylindrée jusqu'à 125cc 2 temps et 250cc 4 temps monocylindre ou bicylindre</p> <p>-</p>
Puissance maximale de 12cv à la roue motrice	Puissance maximale de 15cv à la roue motrice	Puissance maximale de 15cv à la roue motrice	Puissance maximale de 15cv à la roue motrice	Puissance maximale de 20cv à la roue motrice	Puissance maximale de 25cv à la roue motrice
<p>MOTEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Groupe thermique (cylindre, piston, culasse) : préparation libre en tout point, mixage des pièces autorisé, fabrication libre. ▪ Carters moteur : préparation et fabrication libre. ▪ Carburateur libre. ▪ Allumage libre du commerce. ▪ Boitier additionnel autorisé. ▪ Boite à vitesse libre. ▪ Silencieux d'admission obligatoire (boîte à air). ▪ Echappement libre de fabrication, respectant les normes de bruit. ▪ Pompe à eau électrique autorisée. ▪ Retrait et/ou apport de matière autorisé. ▪ Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur. <p>Pour machines à variateur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Variateur et transmission libre. ▪ Ressort de poussée libre. 	<p>MOTEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Groupe thermique (cylindre, piston, culasse) : préparation libre en tout point, mixage des pièces autorisé, fabrication libre. ▪ Carters moteur : préparation et fabrication libre. ▪ Carburateur libre. ▪ Allumage libre du commerce. ▪ Boitier additionnel autorisé. ▪ Boite à vitesse libre. ▪ Silencieux d'admission obligatoire (boîte à air). ▪ Echappement libre de fabrication, respectant les normes de bruit. ▪ Pompe à eau électrique autorisée. ▪ Retrait et/ou apport de matière autorisé. ▪ Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur. <p>Pour machines à variateur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Variateur et transmission libre. ▪ Ressort de poussée libre. 	<p>MOTEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Groupe thermique (cylindre, piston, culasse) : préparation libre en tout point, mixage des pièces autorisé, fabrication libre. ▪ Carters moteur : préparation et fabrication libre. ▪ Carburateur libre. ▪ Allumage libre du commerce. ▪ Boitier additionnel autorisé. ▪ Boite à vitesse libre. ▪ Silencieux d'admission obligatoire (boîte à air). ▪ Echappement libre de fabrication, respectant les normes de bruit. ▪ Pompe à eau électrique autorisée. ▪ Retrait et/ou apport de matière autorisé. ▪ Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur. <p>Pour machines à variateur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Variateur et transmission libre. ▪ Ressort de poussée libre. 	<p>MOTEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Groupe thermique (cylindre, piston, culasse) : préparation libre en tout point, mixage des pièces autorisé, fabrication libre. ▪ Carters moteur : préparation et fabrication libre. ▪ Carburateur libre. ▪ Allumage libre du commerce. ▪ Boitier additionnel autorisé. ▪ Boite à vitesse libre. ▪ Silencieux d'admission obligatoire (boîte à air). ▪ Echappement libre de fabrication, respectant les normes de bruit. ▪ Pompe à eau électrique autorisée. ▪ Retrait et/ou apport de matière autorisé. ▪ Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur. <p>Pour machines à variateur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Variateur et transmission libre. ▪ Ressort de poussée libre. 	<p>MOTEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Groupe thermique (cylindre, piston, culasse) : préparation libre en tout point, mixage des pièces autorisé, fabrication libre. ▪ Carters moteur : préparation et fabrication libre. ▪ Carburateur libre. ▪ Allumage libre du commerce. ▪ Boitier additionnel autorisé. ▪ Boite à vitesse libre. ▪ Silencieux d'admission obligatoire (boîte à air). ▪ Echappement libre de fabrication, respectant les normes de bruit. ▪ Pompe à eau électrique autorisée. ▪ Retrait et/ou apport de matière autorisé. ▪ Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur. <p>Pour machines à variateur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Variateur et transmission libre. ▪ Ressort de poussée libre. 	



<p>POUR 2 TEMPS :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Moteur 2 temps monocylindre. ▪ Cylindrée limitée à 80 cm³ à variateur. ▪ Cylindrée limitée à 65 cm³ à boîte de vitesses ▪ Clapets libres. <p>POUR 4 TEMPS :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moteur 4 temps monocylindre. • Cylindrée limitée à 110 cm³ embrayage auto. • Cylindrée limitée à 115 cm³ à boîte de vitesses. 	<p>POUR 2 TEMPS :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Moteur 2 temps monocylindre. ▪ Cylindrée limitée à 85 cm³. ▪ Clapets libres. <p>POUR 4 TEMPS :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Moteur 4 temps monocylindre. ▪ Cylindrée limitée à 160 cm³. 	<p style="text-align: center;">PARTIE CYCLE</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cadre et éléments du châssis libres. ▪ Roues, pneus libres. ▪ Fourche, amortisseurs et freinages libres. ▪ Amortisseur de direction autorisé. ▪ Carénage et selle libre. ▪ Préparation libre en tout point 	<p>POUR 2 TEMPS :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Moteur 2 temps monocylindre. ▪ Cylindrée limitée à 125 cm³. ▪ Cylindrée limitée à 85 cm³ en dessous de 10 ans. ▪ Clapets libres. <p>POUR 4 TEMPS :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Moteur 4 temps monocylindre. ▪ Cylindrée limitée à 190 cm³. ▪ Cylindrée limitée à 180 cm³ en dessous de 10 ans. 	<p>POUR 2 TEMPS :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Moteur 2 temps monocylindre ou bicylindre. ▪ Cylindrée limitée à 125 cm³. ▪ Clapets libres. <p>POUR 4 TEMPS :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Moteur 4 temps monocylindre ou bicylindre. ▪ Cylindrée limitée à 250 cm³. ▪ Limité à 4 tps monocylindre en dessous de 11 ans.
<p style="text-align: center;">PARTIE CYCLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cadre et éléments du châssis libres. • Roues, pneus libres. • Fourche, amortisseurs et freinages libres. • Amortisseur de direction autorisé. • Carénage et selle libre. • Préparation libre en tout point. 	<p style="text-align: center;">PARTIE CYCLE</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cadre et éléments du châssis libres. ▪ Roues, pneus libres. ▪ Fourche, amortisseurs et freinages libres. ▪ Amortisseur de direction autorisé. ▪ Carénage et selle libre. ▪ Préparation libre en tout point. 		<p style="text-align: center;">PARTIE CYCLE</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cadre et éléments du châssis libres. ▪ Roues, pneus libres. ▪ Fourche, amortisseurs et freinages libres. ▪ Amortisseur de direction autorisé. ▪ Carénage et selle libre. ▪ Préparation libre en tout point. 	<p style="text-align: center;">PARTIE CYCLE</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cadre et éléments du châssis libres. ▪ Roues, pneus libres. ▪ Fourche, amortisseurs et freinages libres. ▪ Amortisseur de direction autorisé. ▪ Carénage et selle libre. ▪ Préparation libre en tout point.

Toute modification non mentionnée est interdite.

