



REGLEMENT LMNA
CHAMPIONNAT MINI
OGP
CHAMPIONNAT 25
POWER ENDURANCE
COUPE SUPER
RACER 2024

2024







LIGUE MOTOCYCLISTE DE NOUVELLE AQUITAINE

CHAMPIONNAT DE VITESSE MINI OGP, 25 POWER ENDURANCE 2024 & COUPE SUPER RACER

TABLE DES MATIERES

REGLEMENTS ADMINISTRATIFS ET SPORTIFS	6
ARTICLE PREMIER – DÉFINITION	6
ARTICLE 2 – CATÉGORIES	6
ARTICLE 3 - LICENCES	6
3.1 Concurrents	6
3.2 Assistant pilote (panneuteur)	7
ARTICLE 4 – MACHINES	7
ARTICLE 5 – CALENDRIER SPORTIF	7
ARTICLE 6 – ENGAGEMENTS	7
6.1 Engagement au Championnat	7
6.2 Engagements aux épreuves	8
ARTICLE 7 - OFFICIELS	8
ARTICLE 8 - VÉRIFICATIONS	8
8.1 Vérifications Administratives	8
8.2 Vérifications Techniques	8
8.3 Contrôles techniques fin d'épreuve	9
8.4 Transpondeurs	9
ARTICLE 9 - ESSAIS ET QUALIFICATIONS	9
ARTICLE 10 - DÉROULEMENT DE LA COURSE	9
ARTICLE 11 – CLASSEMENT	9
11.1 Attribution des Points	9
11.2 Classement au Championnat	10
ARTICLE 12 - RÉCOMPENSE DE LIGUE	10
ARTICLE 13 – RESPONSABILITÉS - RÉCLAMATIONS – SANCTIONS	10
13.1 - Responsabilités	10
13.2 Jury	10
13.3 Réclamation	10
13.4 Pénalités	10
ARTICLE 14 - CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT	11
RÈGLEMENT CHAMPIONNAT LMNA D'ENDURANCE	12
ARTICLE PREMIER – DÉFINITION	12
ARTICLE 2 – CATEGORIES	12
ARTICLE 3 – TARIFS ET ENGAGEMENTS	12
Équipage déclarant forfait :	13
ARTICLE 4 – CONCURRENTS	13
ARTICLE 5 – VÉRIFICATIONS / BRIEFING	13
5.1 Vérifications Administratives	13
5.2 Vérifications Techniques	14
5.3 Briefing	14
ARTICLE 6 – TÉLÉMÉTRIE	14
ARTICLE 7 – ESSAIS	15
ARTICLE 8 – COURSE	15
Départ type « Lancé »	15
Départ type « Le Mans »	15
Pour Toutes les procédures	15
ARTICLE 9 – STANDS	16



ARTICLE 10 – CLASSEMENT	17
Points pour les 06, 08 et 12 heures :	17
Points pour les 24 heures :	17
ARTICLE 11 – RÉCOMPENSES	17
ARTICLE 12 – RÉCLAMATIONS	17
ARTICLE 13 – SANCTIONS	18
ARTICLE 14 – ASSURANCE / OFFICIELS	18
ARTICLE 15 - CHRONOMÉTRAGE – TRANSPONDEURS	18
ARTICLE 16 – SÉCURITÉ	18
ARTICLE 17 – PUBLICITÉ	19
ARTICLE 18 – PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES	19

REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL **20**

ARTICLE PREMIER - GÉNÉRALITÉ	20
1.1 Définition des types de machines	20
1.2 Identification des machines	20
ARTICLE 2 - RÈGLES TECHNIQUES GÉNÉRALES LORS DES ÉPREUVES DE COURSE VITESSE	20
2.1 Matériaux	20
2.2 Roulettes de protection arrière et support béquille	20
2.3 Leviers	20
2.4 Protection des leviers	20
2.5 Guidon	20
2.6 Commande des gaz	20
2.7 Coupe circuit	21
2.8 Freins	21
2.9 Repose-pieds	21
2.10 Protections	21
2.11 Refroidissement	21
2.12 Garde-boue	21
2.13 Tuyaux d'échappement et silencieux	21
2.14 Les lanceurs (allumage)	21
2.15 Carburant	21
2.16 Réservé	21
2.17 Récupérateurs	21
2.18 Sabots récupérateurs	22
2.19 Bouchons de vidange, niveau et remplissage	22
2.20 Pneumatiques	22
2.22 Éléments de fixation (attaches diverses)	22
2.23 Numéros	22
2.24 Feu rouge	22
2.25 Boitier additionnel	23
2.26 Boutons mapping et interrupteurs	23
ARTICLE 3 - EQUIPEMENTS	23
ARTICLE 4 - MACHINE	23
ARTICLE 5 - TÉLÉMÉTRIE	23
ARTICLE 6 - TRANSPONDEUR	23

REGLEMENT COUPE SUPER RACER **24**

ARTICLE I – DÉFINITION	24
ARTICLE II - CATÉGORIES	24
ARTICLE III – CONCURRENTS ADMISADMIS	24
ARTICLE IV – MACHINES ADMISES	24
ARTICLE V – ENGAGEMENT AUX ÉPREUVES	24
ARTICLE VI – OFFICIELS	24
ARTICLE VII – CALENDRIER	24
ARTICLE VIII – VÉRIFICATIONS	25



8.1 Vérifications Administratives	25
8.2 Vérifications Techniques	25
ARTICLE IX – DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE	25
ARTICLE X - CLASSEMENT	25
11.1 Attribution des Points	25
ARTICLE XI – RESPONSABILITÉS - RÉCLAMATIONS	26
13.1 - Responsabilités	26
13.2 Réclamation	26
ARTICLE XII – CARACTERISTIQUES MACHINES	26
ANNEXE 1 : TABLEAU DES AGES DE PRATIQUE	28
ANNEXE 2 : TABLEAU DES CARACTERISTIQUES DES SERIES	29

REGLEMENTS ADMINISTRATIFS ET SPORTIFS

ARTICLE PREMIER – DÉFINITION

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

ARTICLE 2 – CATÉGORIES

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 2012</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 2009</p>

V2	V3		V5
<p>Scooter & Dirt Machines jusqu'à 125cc 2 tps et jusqu'à 190cc 4 tps monocylindre d'une puissance maximale de 15 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>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 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.

Les licences à la journée sont admises. Elles peuvent être prises sur place.

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 :

Dates	Circuit de Karting	Vit	SR	End	Notes
02 & 03/03/2024	Val d'Argenton (79)	X	X		+ 30,00 € pour frais électriques
30 & 31/03/2024	Val d'Argenton (79)			X	+ 30,00 € pour frais électriques
27 & 28/04/2024	Saint Genis de Saintonge	X	X	x	
25 & 26/05/2024	Fontenay le Comte (85)	X			Hors ligue, Ligue Motocycliste des Pays de la Loire
22 & 23/06/2024	Escource (40)	X	X	X	Utilisation du circuit dans le sens horaire
21 & 22/09/2024	À définir	X	X		
26 & 27/10/2024	Escource (40)	X	X	X	Utilisation du circuit en sens contraire

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 entraine 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	Circuits	Inscription au Championnat, par épreuve	Inscription hors délais
Vitesse Mini OGP	Val d'Argenton	110,00 €	135,00 €
	Autres Circuits	80,00 €	105,00 €
Vitesse séries V2, V3, V5	Val d'Argenton	120,00 €	155,00 €
	Autres Circuits	90,00 €	115,00 €
Inscriptions famille (Justificatifs obligatoires)	Val d'Argenton	150,00 €	175,00 €
	Autres Circuits	120,00 €	145,00 €
Catégorie supplémentaire		35,00 €	

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 - VÉRIFICATIONS

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

Les vérifications administratives et techniques débuteront la veille. Un planning spécifique sera établi par les clubs organisateurs. Pour les weekend de compétition avec une épreuve d'endurance, les vérifications commenceront le vendredi après-midi.

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 au contrôle technique :

- 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 Équipements.



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 - DÉROULEMENT 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. La Grille de Départ de la Course 2 sera réalisée sur les meilleurs chronos de la Course 1.

ARTICLE 11 – CLASSEMENT

Chaque course donnera lieu à un classement scratch où tous les concurrents seront classés. En cas d'égalité sur les deux épreuves du weekend, le classement de la course 2 prévaudra sur la course 1.

11.1 Attribution des Points

Les points pour le Championnat seront attribués selon le barème suivant pour chaque course du weekend :

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

Il n'y a pas de limite minimale du nombre d'engagés dans une série pour en faire un classement.



Si, lors d'un weekend de manifestation inter ligue, un pilote est inscrit dans au moins deux des ligues présentes, dont la LMNA, il ne marquera pas de point au Championnat sur la manifestation concernée.

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 - RÉCOMPENSE 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 – RESPONSABILITÉS - RÉCLAMATIONS – 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 PRÉSENT RÈGLEMENT

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.



RÈGLEMENT CHAMPIONNAT LMNA 25 POWER ENDURANCE

ARTICLE PREMIER – DÉFINITION

Afin de favoriser l'accès à la compétition vitesse moto pour les jeunes à partir de 9 ans, les motos-clubs s'associent et mettent en place un Championnat 25 Power Endurance de la LMNA comprenant plusieurs épreuves d'endurance vitesse, sous l'égide de la FFM et de la LMNA en respectant les RTS de la FFM

Le Championnat LMNA 2024 ENDURANCE se disputera sur les courses organisées sur le territoire de la LMNA.

Le Championnat deviendra Trophée de Ligue s'il y a moins de 3 épreuves.

Dates	Circuit de Karting	Vit	SR	End	Notes
30 & 31/03/2024	Val d'Argenton (79)			X	
27 & 28/04/2024	Saint Genis de Saintonge	X	X	x	
25 & 26/05/2024	Fontenay le Comte (85)	X			<i>Hors ligue, Ligue Motocycliste des Pays de la Loire</i>
22 & 23/06/2024	Escource (40)	X	X	X	<i>Utilisation du circuit dans le sens horaire</i>
21 & 22/09/2024	À définir	X	X		
26 & 27/10/2024	Escource (40)	X	X	X	<i>Utilisation du circuit en sens contraire</i>

ARTICLE 2 – CATEGORIES

Les motos de toutes marques sont admises suivant :

- Série 1 : De 115 CC à 250 CC 4 temps, avec un maximum de 25 CH.
- Série 2 : De 50 CC à 125 CC 2 temps, avec un minimum de 10 CH, et un maximum de 25 CH

Le Certificat de conformité, ou la Carte Grise, des motos devra être fourni.

ARTICLE 3 – TARIFS ET ENGAGEMENTS

Les engagements se feront en ligne sur le site <https://ffm.engage-sports.com>.

Ce sera le pilote référent du Team qui paiera en ligne l'engagement du Team, y compris les frais d'inscription au Championnat de la LMNA. Il désignera sur la passerelle du site d'inscription ses équipiers dont les licences FFM 2024 doivent être à jour. Aucune inscription possible sans licence 2024 à jour.

Au moins un des pilotes du team devra être âgé au minimum de 15 ans au jour de l'épreuve.

Épreuves de 6 Heures	350,00 € / équipage
Épreuves de 8 Heures	450,00 € / équipage
Épreuves de 12 Heures	550,00 € / équipage
Épreuves de 24 Heures	850,00 € / équipage

Le forfait électrique et sanitaire est compris dans le prix.

Les équipages qui s'engagent sur le championnat au complet (avec deux épreuves au minimum) auront une réduction de **25,00 €**.

Les équipages qui s'engagent, sur le même weekend, à l'épreuve de vitesse et à l'épreuve d'endurance, auront une réduction de 25,00 €.

Les engagements sont enregistrés dans l'ordre d'arrivée.

Les engagements seront clôturés 15 jours avant le début de chaque épreuve. Passé cette date, et sous condition qu'il reste de la place, l'engagement sera possible avec une pénalité de 50,00 €.



Chaque pilote mineur devra présenter une autorisation parentale au plus tard lors du Contrôle Administratif de chaque épreuve. Aucune dérogation ne pourra être acceptée en la matière.

Après la première course, il n'y aura plus d'engagement possible pour le Championnat dans son ensemble.

Équipage déclarant forfait :

Pour tout forfait, un droit administratif de 75,00 € sera retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration devra être faite par écrit ou par courriel auprès de l'organisateur. Le forfait devra être impérativement fait sept jours avant le début de l'épreuve, sauf pour raison médicale, avec fourniture d'un justificatif médical. Ce dernier devra impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives. Dans le cas où le forfait ne parviendrait pas dans les délais impartis, il n'y aura de remboursement.

ARTICLE 4 – CONCURRENTS

Chaque équipage devra être composé de 2 à 5 pilotes comme suit :

- 1 pilote âgé de plus de 16 ans (2 pour les durées supérieures à 12 heures)
- 2 à 4 pilotes de classes d'âge différents.

Un pilote ne peut être inscrit que dans un seul équipage par épreuve.

L'âge minimum est de 9 ans, révolu au jour de la course.

Les concurrents devront être en possession :

- D'une licence FIM Europe, NCO, NJ2, NJ3, NJ3C
- D'une licence une manifestation délivrée par la FFM pour l'année en cours (avec certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition, datant de moins d'un an),
- D'une autorisation parentale pour les mineurs
- Du C.A.S.M (obligatoire à partir de 12 ans)

Tout pilote mineur devra obligatoirement être accompagné d'une personne représentante légale ou mandatée, cette personne devra être titulaire d'une licence, à minima de catégorie LAP (Licence FFM).

Le responsable de chaque équipage devra être titulaire d'une licence, à minima de catégorie TIM (Licence FFM).

Pour chaque pilote, il est impératif avant chaque épreuve de valider et d'imprimer les licences « une manifestation » par internet. Toutefois, la prise de licence sur site sera possible.

La composition de l'équipage engagé à la première épreuve sur le championnat ne pourra changer que d'un pilote durant l'année.

Pour rappel, vous trouverez, en Annexe 1, le tableau des âges de pratique issu des RTS Vitesse.

ARTICLE 5 – VÉRIFICATIONS / BRIEFING

Les contrôles administratifs et techniques seront effectués sur les emplacements prévus à cet effet, selon l'horaire de chaque épreuve.

5.1 Vérifications Administratives

Lors du contrôle administratif, les pilotes devront présenter :

- La confirmation d'engagement,
- Leur licence (FIM Europe ou FFM) en cours de validité, ou leur licence une manifestation délivrée par la FFM pour la manifestation en cours (avec certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an),
- Leur pièce d'identité,
- Pour les mineurs :



- L'autorisation parentale pour les mineurs,
- Le courrier désignant la personne représentante légale ou mandatée accompagnant le pilote mineur. Celui-ci devra être titulaire d'une licence à minima de catégorie LAP (Licence FFM).
- Licence du Responsable de l'équipage (Team Manager), à minima de catégorie TIM (Licence FFM).
- La désignation d'un Team Manager est obligatoire.

Un transpondeur sera remis aux équipages (voir article 15 du règlement).

Des brassards de couleurs différentes seront remis à chaque pilote ainsi qu'un brassard spécifique pour le responsable de l'équipage porté en permanence. Ils devront être restitués à la fin de la manifestation.

Les clubs organisateurs devront délivrer un nombre de bracelets suffisant pour assurer la sécurité des équipages et le bon fonctionnement de l'épreuve.

Pour chaque équipage, il sera remis des bracelets suivants le quantitatif suivant :

- Un bracelet par pilote
- Deux bracelets mécaniciens
- Un bracelet pour le Panneauteur
- Un bracelet pour le Ravitailleur
- Un bracelet pour le Team Manager

5.2 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 de la manifestation, les concurrents devront présenter personnellement :

- Leur machine propre, exempte de tout marquage antérieur et équipée des numéros de course sur l'épreuve,
- Leur casque homologué de type 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 Général – Article Équipements)

Les machines engagées devront être présentées avec le transpondeur fixé sur son support.

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.

Attention en 2024 : sur les pistes de Kart du Championnat, les motos ne devront pas dépasser 95 dB avec une tolérance de 2 dB : prévoir des dB Killer si nécessaire.

5.3 Briefing

Tous les responsables de team, et tous les pilotes, doivent assister au briefing obligatoire prévu à leur intention avant la première séance d'essais. Ils doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet. Toute absence sera sanctionnée par un stop and go.

ARTICLE 6 – TÉLÉMÉTRIE

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à, ou depuis, 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 7 – ESSAIS

Une séance d'essais libres d'au moins 20 minutes sera prévue. Les séances d'essais libres auront lieu le samedi.

Chaque pilote devra obligatoirement faire une séance chronométrée, avec un minimum de trois tours de piste afin d'avoir un temps de référence.

La grille de départ sera établie en fonction des résultats chronométrés.

Les motos sans dispositif de démarrage seront placées en fin de grille.

Les essais sont interdits hors du circuit.

ARTICLE 8 – COURSE

Lors du briefing pilotes, la procédure de départ sera annoncée.

Départ type « Lancé »

Les départs de type « lancé » se déroulent comme suit :

- Tour de reconnaissance,
- Mise en épi, le pilote sur la machine, moteur en marche,
- Sur ordre du directeur de course, les concurrents s'élanceront un par un derrière le safety-car pour effectuer un ou deux tours (suivant la décision de la direction de course) avec interdiction de doubler (pilote ou safety-car),
- Après la sortie de la piste du safety-car, le départ ne sera effectif qu'au baissé du drapeau national placé sur la ligne de départ.
- Dans le cas où la procédure en épi poserait un problème, le ou les tours derrière le safety-car pourraient s'effectuer ligne par ligne de deux ou trois concurrents suivant la largeur de la piste, ces lignes étant espacées de 4 mètres, jusqu'au baissé du drapeau de départ, le dépassement entre pilotes est formellement interdit.
- Toute machine absente sur la grille 5 min avant le départ devra partir pour la course depuis la zone des stands sur ordre d'un commissaire.

Départ type « Le Mans »

- Tour de reconnaissance,
- Mise en épi, le pilote sur la machine, moteur arrêté,
- Sur ordre du directeur de course, les concurrents s'élanceront un par un pour effectuer un ou deux tours de chauffe (suivant la décision de la direction de course),
- Mise en épi, le pilote sur la machine, moteur arrêté,
- Les pilotes se placeront sur le côté opposé de leurs machines, traverseront la distance les séparant au drapeau national agité

Pour Toutes les procédures

- Les équipages qui ne seraient pas sortis de la voie des stands avant la fermeture de celle-ci prendront le départ des tours de chauffe depuis la sortie des stands sous les ordres des commissaires.
- Il leur sera appliqué un « Stop & go » de 30 secondes pour « non-participation » au tour de formation.
- Mise en épi. L'accompagnateur qui tiendra la machine devra être licencié LAP au minimum.
- Départ au drapeau vert pour un ou deux tours de chauffe.
- Les pilotes qui rencontrent un problème lors du ou des tours de chauffe peuvent retourner dans la voie des stands pour réparer et prendre le départ à la sortie des stands. Il sera appliqué un « stop & go » par tour de chauffe non effectué.
- À l'issue du ou des deux tours de chauffe, il sera présenté le drapeau rouge, et tous les participants devront se remettre en grille, coupe-circuit à la main.
- Présentation : « Panneau 3 minutes », « Panneau 1 minute », « Panneau 30 secondes »
- Départ au drapeau national, par le Directeur de Course, les pilotes courent vers leur moto, mettent seul le moteur en marche.
- Au moyen du drapeau jaune, le Directeur de Course autorisera ensuite le démarrage à la poussette pour lequel le pilote pourra être aidé d'un mécanicien, ainsi que pour le retour aux stands pour réparation, seulement lors du départ.
- La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

Temps de conduite : conformément aux RTS vitesse en vigueur à la date de l'épreuve. Cependant, pour les plus de 16 ans révolus, le temps du relais ne pourra excéder 1 heure.



Les temps de conduite des pilotes sont placés sous la responsabilité du Team Manager. À ce titre, une feuille de pointage sera tenue par l'équipage, et devra être restituée au Jury, dans les quinze minutes suivant l'arrivée de la course. Cette fiche est obligatoire, tout comme son renseignement. Des contrôles inopinés auront lieu pendant la course. Le non-respect de cette consigne entraînera un déclassement.

Ils pourront donner lieu, après vérification, en cas de dépassements, à des sanctions sous forme de pénalités de temps ou déclassement.
S'il y a dépassement du temps de conduite, le nombre de tours effectués après le temps imparti sera décompté.

En cas de contestation, de réclamation, le jury peut prendre toutes les mesures et/ou demandes qu'il juge utile, auprès des officiels de l'épreuve, afin de valider ou non la demande.

Des contrôles inopinés pourront être effectués par les officiels de l'épreuve. Les résultats seront affichés à minima heure par heure dans les emplacements prévus à cet effet, (sauf problème technique).

Tout abandon devra être signalé dans les meilleurs délais à la direction de course. Un document est à compléter à cet effet auprès de la direction de course.

ARTICLE 9 – STANDS

Chaque stand devra afficher clairement et visiblement le numéro de la machine en compétition sur l'épreuve fourni par l'organisateur.

Un tapis environnemental (absorbant) de longueur et largeur de la machine est OBLIGATOIRE pour faire la mécanique (dans le stand) et le plein (hors du stand). Moquette interdite.

- Les circuits n'ayant pas ou peu de box, l'organisateur devra prévoir un emplacement de trois mètres en façade par équipage.
- Les organisateurs devront avoir 2 commissaires de stands en compléments des commissaires sportifs.
- Les équipages pourront s'installer un stand. Ce dernier reste tout au long de l'épreuve sous leurs entières responsabilités.
- 7 personnes maximum admises dans les stands parmi les pilotes, les mécaniciens, les panneauteurs. En cas de dépassement de ce nombre, les commissaires et responsables des stands feront un rapport à la Direction de Course.
- Les équipages devront impérativement occuper les stands ou emplacements qui leur seront attribués.
- Les concurrents devront se conformer à la vitesse affichée dans le couloir de décélération et dans les stands (20 ou 30 km/h selon les circuits). La circulation s'effectue à vitesse réduite devant les stands et jusqu'à l'accès à la piste de course. Le non-respect de cette consigne sera pénalisé d'un Stop And Go.
- Lors des ravitaillements, la machine doit être béquillée, sur un tapis environnemental, hors du stand, moteur éteint. Le pilote ne doit pas rester sur celle-ci.
- La personne assurant le ravitaillement devra être vêtue d'une combinaison ou pantalon et blouson en matière ignifugée, de chaussures fermées, de gants (en cuir ou en coton), la tête couverte d'un casque intégral (la **visière fermée**, mais **casque non attaché**) ou d'une cagoule (en coton) avec des lunettes enveloppantes.
- Deux personnes seulement sont autorisées à rester autour de la machine : Le ravitailleur et le « pompier », qui sera équipée comme le ravitailleur sera prêt à intervenir avec un extincteur à l'arrière de la machine. Si de l'essence est répandue sur le réservoir, celle-ci devra être essuyée avant que le pilote remonte sur sa machine. **Aucune intervention n'est autorisée durant la phase de remplissage du réservoir.**
- Les ravitaillements par échange de réservoir sont interdits
- Les interventions mécaniques sur la machine s'effectueront à l'intérieur des stands. **Pour raisons de sécurité, le changement des roues s'effectuera également à l'intérieur des stands.**
- Les changements de pilote s'effectueront moteur arrêté, devant le stand.
- Une réserve de 20 litres de carburant (derrick compris) sera autorisée dans le stand.
- Un extincteur conforme aux RTS fourni par l'équipage sera obligatoire dans chaque stand. Il devra être obligatoirement présenter au Contrôle Technique.
- Il est formellement interdit de fumer, ou de souder ou d'employer de l'outillage à moteur thermique et électrique dans le stand.



ARTICLE 10 – CLASSEMENT

Pour être classé, tout équipage devra avoir effectué 75% de la distance du premier de sa catégorie et être passé dans les 5 minutes après le 1^{er} sous le drapeau à damier.

Les points seront attribués en fonction du classement scratch de chaque épreuve. Sera déclaré vainqueur l'équipage de tête qui passera le drapeau à damier, en ayant parcouru le plus grand nombre de tours.

En cas de changement de plus d'un pilote sur le championnat (voir article 2) les points ne seront plus comptabilisés sur l'ensemble du championnat.

Toute machine franchissant la ligne d'arrivée à la poussette devra être complète.

Les équipages composés de cinq pilotes et de plus de 3 classes différentes d'âge auront un bonus de cinq points, attribués en fin de saison.

La présence d'une pilote féminine donnera droit 3 points de bonus.

Tous les points de bonus seront attribués en fin de saison.

Points pour les 06, 08 et 12 heures :

Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Pts	30	24	19	16	13	12	11	10	8	7	6	5	4	2	1

Points pour les 24 heures :

Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Pts	40	33	28	24	21	19	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Le vainqueur du Championnat sera l'équipage ayant marqué le plus de points, et participé à toutes les épreuves.

ARTICLE 11 – RÉCOMPENSES

Une coupe récompensera les trois premiers équipages du classement scratch de chaque épreuve.

A la finale du championnat, une récompense aux trois premiers équipages du championnat sera remise.

ARTICLE 12 – RÉCLAMATIONS

À l'issue de la course les machines seront maintenues en parc fermé, elles y resteront 30 minutes après l'affichage des résultats officiels.

Elles devront être présentées, par écrit, au Directeur de Course, accompagnées d'une caution de 75,00 €, dans les 30 minutes suivant l'affichage des résultats officiels. Cette caution ne sera remboursée que si le bien-fondé de la réclamation est reconnu.

En outre, pour toute réclamation portant sur une machine et nécessitant un démontage moteur, il sera demandé au plaignant une caution 100,00 € pour un moteur 2 temps et 200,00 € pour un moteur 4 temps. Cette caution lui sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au concurrent contraint au démontage si la conformité est reconnue. **L'équipage réclamant devra rester jusqu'à la fin du démontage de la machine incriminée. Dans le cas contraire, la réclamation sera nulle et non avenue, le chèque de caution de démontage ira à l'équipage incriminé, le chèque de 75,00 € sera encaissé par la FFM.**

Le Directeur de Course pourra faire démonter la, ou les, machine(s) de son choix. Dans cette situation, 75,00 € pour un moteur 4 temps et 50,00 € pour un moteur 2 temps seront versés au Team Manager de l'équipage si le moteur démonté s'est révélé conforme.

Le refus de démonter entraînera le déclassement de l'équipage pour l'épreuve. Le non-respect du parc fermé entraînera le déclassement de l'équipage pour l'épreuve.

Aucune réclamation ne sera acceptée au-delà du délai de 30 minutes après l'affichage du classement final.



ARTICLE 13 – SANCTIONS

En cas d'infraction constatée pendant l'épreuve, il sera appliqué le barème suivant :

Infraction	1 ^{ère} constatation	2 ^{ème} constatation	3 ^{ème} constatation
Vitesse excessive dans la voie des stands	Stop And Go (30")	2 Stop And Go (30")	EXCLUSION
Ravitaillement moteur en marche, ou/et dans le stand, ou/et pilote sur la moto	2 Stop And Go (30")	EXCLUSION	
Plus de 8 personnes dans les stands.	Stop And Go (30")	2 Stop And Go (30")	EXCLUSION
Non-conformité de l'identification (N° transpondeur)	Avertissement	Stop And Go (30")	Exclusion
Essais autres que ceux définis à l'article 6 (hors circuit).	EXCLUSION		
Machine non conforme	REFUSÉE AU DÉPART		
Machine non conforme pendant l'épreuve (bruit, autres), Réparations non effectuées	Drapeau Noir & Avertissement	EXCLUSION	
Machine mise en route lors du départ par une personne autre que le pilote.	Stop And Go (30")		
Démarrage à la poussette avant le signal du Directeur de course	Stop And Go (30")		
Réparations mécanique effectuées en dehors des stands	Avertissement	Stop And Go (30")	
Changement de pilote moteur en marche	Stop And Go (30")	2 Stop And Go (30")	
Circuit ou stand pris dans le sens inverse de la marche (sans autorisation et moteur en marche)	EXCLUSION		
Aide extérieure SANS AUTORISATION avant l'entrée des stands	Stop And Go (30")	2 Stop And Go (30")	Exclusion
Non-respect de la vitesse dans les stands (20 ou 30 km/h suivant les circuits)	Stop And go (30')	Stop And Go (30')	Stop And go (30')

Toutes les pénalités sont à effectuer dans les 5 tours suivants la notification à l'équipage, sous peine d'exclusion.

POUR RAPPEL : Pour toute incorrection, menace, à fortiori agression, envers un officiel de la part d'un pilote ou de son entourage, l'équipage sera considéré comme responsable et sera passible de sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion du championnat et cela sans remboursement des engagements.

ARTICLE 14 – ASSURANCE / OFFICIELS

Chaque épreuve est couverte par une RCO (Responsabilité Civile Organisateur), conformément à la législation en vigueur.

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 15 - CHRONOMÉTRAGE – TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines se fera par système transpondeur.

Les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront fixer sur leur machine.

Des supports de transpondeur seront vendus aux pilotes au prix de 8 € et resteront leur propriété.

Une caution de 200 € peut être demandée en échange de la délivrance du transpondeur pour en garantir le retour.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution.

La caution sera remboursée intégralement ou sera rendu en fin de saison lors de la restitution du transpondeur.

Il est strictement interdit de se rendre à la tour de chronométrage (sauf autorisation spécifique).

ARTICLE 16 – SÉCURITÉ

Pour avoir accès aux stands chaque équipage devra se présenter à l'entrée du circuit pour y retirer : laissez-passer et bracelets qui seront remis sous la responsabilité de l'organisateur de l'épreuve.

Poussettes, trottinettes, vélos, animaux sont strictement interdits dans le parc coureur.



Un extincteur aux normes réglementaires devra rester accessible dans le stand tout au long de l'épreuve. Il devra être présenté au Contrôle Technique.

ARTICLE 17 – PUBLICITÉ

Le club organisateur étant lié et soutenu par divers partenaires, l'affichage de publicités et la vente directe est strictement interdite autour du circuit, de la piste, dans les stands, etc., sauf autorisation préalable du club organisateur.

Pour toute demande, contactez le club organisateur deux mois avant l'épreuve.

ARTICLE 18 – PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Les clauses sportives non précisées dans le règlement sont celles du règlement général des courses d'endurance 25 power et du règlement national de la F.F.M. auxquels il convient de se reporter pour tout litige sportif.

Modification et confirmations des équipages : Il est interdit de modifier les couleurs des pilotes d'un équipage durant les séances d'essais qualificatives. À la fin des qualifications les responsables devront déclarer la composition de leurs équipages et des pilotes prenant le départ.



REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL

ARTICLE PREMIER - GÉNÉRALITÉ

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 - RÈGLES TECHNIQUES GÉNÉRALES LORS DES ÉPREUVES 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

En vitesse, les vis de fixation des étriers de frein doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité. En endurance, il n'y a pas de nécessité de freiner les étriers de frein 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'ajouter 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 Éléments 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 : 12 cm - Largeur : 9 cm

- Épaisseur : 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 dès 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 - TÉLÉMÉTRIE

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).

REGLEMENT COUPE SUPER RACER

ARTICLE I – DÉFINITION

La Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine organise, dans le cadre du Championnat de Ligue Nouvelle Aquitaine Mini OGP 2024, une compétition moto, à destination des motos de type supermotard, sur circuit, sous l'égide la FFM & de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine.

ARTICLE II - CATÉGORIES

Super Racer :

Machines de type monocylindre supermotard ou modifiées en ce sens.

- **Série A** : 125 cm³ 2 temps & 250 cm³ 4 temps
- **Série B** : A partir de 250 cm³ 2 temps & à partir de 450 cm³ 4 temps

ARTICLE III – CONCURRENTS ADMIS

Tout pilote titulaire d'une licence de type NCO, NJ, ou LUE, délivrée par la FFM pour la saison en cours est admissible.

Les licences à la journée sont admises. Elles devront être **obligatoirement** accompagnée d'un certificat médical.

Les concurrents mineurs devront être obligatoirement accompagnés d'un représentant légal ou mandaté.

ARTICLE IV – MACHINES ADMISES

Toute machine correspondante aux catégories sont admises, sous conditions qu'elles soient admises par les contrôles techniques.

ARTICLE V – ENGAGEMENT AUX ÉPREUVES

Catégories	Circuits	Inscription à la Coupe (Par épreuve)	Inscription à une épreuve unique	Inscriptions hors délais
Séries A, Séries B	Val d'Argenton	120,00 €	135,00 €	155,00 €
	Autres circuits	90,00 €	105,00 €	125,00 €

L'inscription aux épreuves du Val d'Argenton intègre le forfait électrique.

ARTICLE VI – OFFICIELS

Les officiels sont ceux de l'épreuve hôte.

ARTICLE VII – CALENDRIER

Les dates retenues sont les suivantes :

Dates	Circuit de Karting	Vit	SR	Notes
02 & 03/03/2024	Val d'Argenton (79)	X	X	+ 30,00 € pour frais électriques
27 & 28/04/2024	Saint Genis de Saintonge	X	X	
22 & 23/06/2024	Escource (40)	X	X	Utilisation du circuit dans le sens horaire
21 & 22/09/2024	À définir	X	X	
26 & 27/10/2024	Escource (40)	X	X	Utilisation du circuit en sens contraire

Ce calendrier est susceptible d'être modifié.

ARTICLE VIII – VÉRIFICATIONS

Lors de chaque épreuve, des contrôles administratifs et techniques sont obligatoirement prévus. Les pilotes doivent s'y présenter personnellement. Les vérifications administratives et techniques débuteront 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.
- Leur CASM ou guidons.
- L'autorisation parentale pour les pilotes mineurs.

Le contrôleur administratif visera le carnet technique de suivi individuel du pilote, carnet gardé par l'organisation jusqu'à l'épreuve suivante.

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 (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.

ARTICLE IX – DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

Chaque épreuve comportera les éléments suivants :

- Une séance d'essais libre,
- Une séance d'essais chronométrés,
- Une première course, dont la grille de départ est constituée par les résultats de la séance d'essais chronométrés,
- Une seconde course, dont la grille de départ est constituée sur les meilleurs chronos de la course 1.

ARTICLE X - CLASSEMENT

11.1 Attribution des Points

Les points pour la Coupe seront attribués selon le barème suivant :

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

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

Le classement final de la Coupe Super Racer sera déterminé par le cumul des points obtenus sur l'ensemble des épreuves prévues au calendrier de la coupe. Celui qui aura cumulé le plus de points tout au long de la coupe sera déclaré Vainqueur.

Il n'y a pas de limite minimale du nombre d'engagés dans une série pour en faire un classement.



Si, lors d'un weekend de manifestation inter ligue, un pilote est inscrit dans au moins deux des ligues présentes, dont la LMNA, il ne marquera pas de point au Championnat de la LMNA sur la manifestation concernée.

ARTICLE XI – RESPONSABILITÉS - RÉCLAMATIONS

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 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.

ARTICLE XII – CARACTERISTIQUES MACHINES

Les motos doivent correspondre au Règlement du Championnat de France de Supermotard, sauf pour ce qui suit :

Pour toutes les catégories :

- Présence du dispositif de sécurité sur les fixations des plaquettes de freins (goupille ou contre-écrou).
- Freinage apparent des boulons de fixations des étriers de freins.
- Freinage apparent des bouchons de remplissages d'huiles et d'eau.
- Présence d'une protection sur la barre transversale du guidon.
- Présence d'une protection sur les brides de fixation pour un guidon ne possédant pas de barre transversale. Les extrémités du guidon devront être bouchées ainsi que les poignées.
- Présence d'un ou plusieurs récupérateurs d'huile étanches même lorsque la moto est couchée, d'une capacité minimum de 0,5 litres correctement fixés ou pour les 4 temps un recyclage fermé.
- Un ou plusieurs récupérateurs vides à chaque départ, étanches même lorsque la moto est couchée, doivent être prévus pour l'eau du radiateur et la mise à l'air libre du réservoir d'essence (clapet antiretour du bouchon de réservoir insuffisant).
- Un carénage de récupération ou sabot moteur englobant, permettant de recueillir une partie de la capacité de l'huile moteur sera installé sous le bloc obligatoire pour les moteurs 4 temps.
- Cache chaîne du pignon de sortie de boîte obligatoire.
- Les repose-pieds doivent être OBLIGATOIREMENT protégés (par une matière résistante aux frottements et non abrasive : en plastique ou téflon. Tout métal étant interdit) celles-ci doivent être solidement fixées (scotch, riselants etc non accepté) ainsi que toutes les parties saillantes de la machine, (pour éviter tout contact direct avec la piste).



- Les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Si non conforme le pilote sera déclassé de la manche. Refroidissement liquide interdit pour les 190cc 4T.
- Roues libres. Les roues avec des jantes à bâtons doivent obligatoirement être équipées de flasques de protections.
- Freins performants fortement conseillés.
- Les pneumatiques à crampons sont interdits. 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 organisateur n'est pas responsable de la fourniture d'électricité sur le paddock.
- L'usage des kits départ est autorisé sur la grille de départ. A ce titre, un mécano, titulaire d'une licence FFM, pourra accompagner le pilote sur la grille de départ.
- L'usage de la mousse dans les réservoirs d'essence est conseillé, mais pas obligatoire.
- L'usage d'un feu arrière, lorsque les conditions sont déclarées WET, est conseillé, mais pas obligatoire.
- Toutes les machines doivent être alimentées par du carburant sans plomb, conforme aux spécifications de la FIM.
- Présence d'un coupe-circuit.
- Sur décision du jury de l'épreuve, des contrôles de cylindrées et de carburant pourront être effectués.
- La communication radio ou l'utilisation de télémétrie : du pilote avec son manager, son mécanicien ou toute autre personne est strictement interdite sur toutes les épreuves.

ANNEXE 1 : TABLEAU DES AGES DE PRATIQUE

Âge	Cylindrée maximale Moto	Durée pratique par jour en compétition	
		Vitesse	Endurance
A partir de 7 ans	Jusqu'à 80 cm ³ 2T à variateur ou 110 cm ³ 4T à embrayage automatique Jusqu'à 65 cm ³ 2T ou 115 cm ³ 4T à boîte de vitesses Puissance maximum de 12 CV à la roue arrière	Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Déléгатaire 80 minutes de roulage maximum par jour avec 45 mn de repos entre chaque séance. La durée de chaque séance ne peut pas	Non autorisée
À partir de 8 ans	Jusqu'à 80 cm ³ 2T à variateur ou 110 cm ³ 4T à embrayage automatique Jusqu'à 65 cm ³ 2T ou 115 cm ³ 4T à boîte de vitesses Puissance maximum de 12 CV à la roue arrière Pocket bike : jusqu'à 40 cm ³ , carburateur de Ø 15mm maximum	Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Déléгатaire 120 minutes de roulage maximum par jour avec 45 mn de repos entre chaque séance. La durée de chaque séance ne peut pas excéder 30 minutes.	Non autorisée
	À partir de 9 ans		Jusqu'à 85 cm ³ 2T ou 180 cm ³ 4T monocylindre Puissance maximum de 25 CV à la roue arrière Pocket bike : plus de 40 cm ³
À partir de 10 ans	Jusqu'à 125 cm ³ 2T ou 250 cm ³ 4T monocylindre Puissance maximum de 25CV à la roue arrière	45 minutes consécutives maximum par séance	Pas d'épreuve d'endurance autorisée hormis moins de 25CV - 4 relais maximum de 45 mn séparés chacun par 1 heure de repos
À partir de 11 ans	Jusqu'à 125 cm ³ 2T ou 500 cm ³ 4T monocylindre ou bicylindre. Puissance maximum de 42 CV à la roue arrière	45 minutes consécutives maximum par séance	Pas d'épreuve d'endurance autorisée hormis moins de 25cv - 4 relais maximum de 45 mn séparés chacun par 1 heure de repos.
À partir de 13 ans	Jusqu'à 125 cm ³ 2T ou 500 cm ³ 4T monocylindre ou bicylindre. Puissance maximum de 50 CV à la roue arrière	45 minutes consécutives maximum par séance	Autorisée. 5 relais maximum de 45 mn séparés chacun par 30 mn de repos.
À partir de 15 ans	Jusqu'à 125 cm ³ 2T ou 500 cm ³ 4T monocylindre, jusqu'à 600 cm ³ 4 cylindres, 675 cm ³ 3 cylindres et 749 cm ³ bicylindres. Sans limitation de puissance.	Activité de compétition libre	Autorisée avec des machines d'une puissance maximum de 50CV à la roue arrière. 5 relais maximum de 45 mn séparés chacun par 30 mn de repos.
À partir de 16 ans	Cylindrée libre		Activité de compétition libre



ANNEXE 2 : TABLEAU DES CARACTERISTIQUES DES SERIES

Catégorie Mini OGP 115	Catégorie Mini OGP 160	V2	V3		V5
Catégorie ouverte de 7 à 12 ans. Machines jusqu'à 80cc 2 temps à variateur ou 65cc 2 temps à boîte de vitesses monocylindre et jusqu'à 110cc 4 temps embrayage automatique ou 115cc 4 temps à boîte de vitesses monocylindre	Catégorie ouverte de 9 à 13 ans Machines jusqu'à 85cc 2 temps et jusqu'à 160cc 4 temps monocylindre	Scooter & Dirt Catégorie ouverte à partir de 9 ans Machines de cylindrée jusqu'à 125cc 2 temps et jusqu'à 190cc 4 temps monocylindre Limité à 85cc 2 temps et 180cc 4 temps en dessous de 10 ans	SERIE 1 Catégorie ouverte à partir de 9 ans, et jusqu'à 17 ans à la date de la manifestation Machines de cylindrée inférieure à 80cc 2 temps et jusqu'à 190cc 4 temps monocylindre. Limité à 180cc 4 temps en dessous de 10 ans	SERIE 2 Catégorie ouverte à partir de 17 ans Machines de cylindrée inférieure à 80cc 2 temps et jusqu'à 190cc 4 temps monocylindre.	Catégorie ouverte à partir de 10 ans Machines de cylindrée jusqu'à 125cc 2 temps et 250cc 4 temps monocylindre ou bicylindre -
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 15cv à la roue motrice	Puissance maximale de 25cv à la roue motrice
MOTEUR <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. ▪ Boîte à vitesse libre. ▪ Silencieux d'admission obligatoire (boîte à air). ▪ Échappement 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. 	MOTEUR <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. ▪ Boîte à vitesse libre. ▪ Silencieux d'admission obligatoire (boîte à air). ▪ Échappement 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. 	MOTEUR <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. ▪ Boîte à vitesse libre. ▪ Silencieux d'admission obligatoire (boîte à air). ▪ Échappement 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. 	MOTEUR <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. ▪ Boîte à vitesse libre. ▪ Silencieux d'admission obligatoire (boîte à air). ▪ Échappement 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. 	MOTEUR <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. ▪ Boîte à vitesse libre. ▪ Silencieux d'admission obligatoire (boîte à air). ▪ Échappement 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>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 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 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>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 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 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>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. ▪ Roue de 10 ou 12" 	<p>▪ Cylindrée limitée à 180 cm³ en dessous de 10 ans.</p> <p>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 ▪ Roue 17" 	<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 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>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