



CHAMPIONNAT LMNA MINI OGP ET COURSE LONGUE REGLEMENT 2026



FÉDÉRATION
FRANÇAISE



SOMMAIRE

REGLEMENTS ADMINISTRATIFS ET SPORTIFS	3
ARTICLE 1 DÉFINITION	3
ARTICLE 2 CATÉGORIES	3
ARTICLE 3 LICENCES	3
ARTICLE 4 MACHINES	4
ARTICLE 5 CALENDRIER SPORTIF	4
ARTICLE 6 ENGAGEMENTS	4
ARTICLE 7 OFFICIELS	5
ARTICLE 8 VÉRIFICATIONS	5
ARTICLE 9 ESSAIS ET QUALIFICATIONS	6
ARTICLE 10 DÉROULEMENT DE LA COURSE	6
ARTICLE 11 CLASSEMENT	7
ARTICLE 12 RÉCOMPENSE DE LIGUE	7
ARTICLE 13 RESPONSABILITÉS - RÉCLAMATIONS – SANCTIONS	8
ARTICLE 14 CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT	8
REGLEMENT COURSE LONGUE CHAMPIONNAT LMNA	9
ARTICLE 1 DÉSIGNATION DE L'ÉPREUVE	9
ARTICLE 2 OFFICIELS	9
ARTICLE 3 CATÉGORIES	9
ARTICLE 4 LICENCES	9
ARTICLE 5 TARIFS & ENGAGEMENTS	9
ARTICLE 6 CONCURRENTS	9
ARTICLE 7 BRIEFING PILOTES	9
ARTICLE 8 ESSAIS CHRONOMÉTRÉS	10
ARTICLE 9 COURSE	10
ARTICLE 10 STANDS	12
ARTICLE 11 ARRIVÉE	12
ARTICLE 12 CLASSEMENT	13
ARTICLE 13 RÉCOMPENSES	13
ARTICLE 14 RÉCLAMATIONS	13
ARTICLE 15 SANCTIONS	14
ARTICLE 16 CHRONOMÉTRAGE – TRANSPONDEURS	14
ARTICLE 17 SÉCURITÉ	14
ARTICLE 18 PUBLICITÉ	15
ARTICLE 19 PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES	15
ARTICLE 20 REGLES TECHNIQUES	15
REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL	16
ARTICLE 1 GÉNÉRALITÉ	16
ARTICLE 2 RÈGLES TECHNIQUES GÉNÉRALES LORS DES ÉPREUVES DE COURSE VITESSE	16
ARTICLE 3 EQUIPEMENTS	19
ARTICLE 4 MACHINE	19
ARTICLE 5 TÉLÉMÉTRIE	19
ARTICLE 6 TRANSPONDEUR	19
ARTICLE 7 VERIFICATIONS	20
ARTICLE 8 DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE	20
ARTICLE 9 CLASSEMENT	20
ARTICLE 10 RESPONSABILITÉS - RÉCLAMATIONS	21
ARTICLE 11 CARACTERISTIQUES MACHINES	22
ANNEXE 1 : TABLEAU DES AGES DE PRATIQUE	23

REGLEMENTS ADMINISTRATIFS ET SPORTIFS

ARTICLE 1 DÉFINITION

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

ARTICLE 2 CATÉGORIES

Mini OGP Nouvelle-Aquitaine 115	Mini OGP Nouvelle-Aquitaine 160
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 monocylindres d'une puissance maximale de 12 cv.	Machines jusqu'à 85cc 2 tps et jusqu'à 160cc 4 tps monocylindre d'une puissance maximale de 15 cv.
Catégorie ouverte aux participants à partir de 7 ans révolus à la date de la manifestation.	Catégorie ouverte aux participants à partir de 9 ans révolus à la date de la manifestation.
Plaque Blanche avec les numéros noir	Plaque Rouge avec les numéros en Blanc
Pilotes nés maximum en 2014	Pilotes nés maximum en 2011

V15	V25	PIT/GP15	PIT/GP25	MOTO 5
Machines jusqu'à 125cc 2 T et jusqu'à 250cc 4T monocylindre ou bicylindre d'une puissance max. de 15 cv à la roue arrière. <i>Roue de 17 pouces, machine à boîte, variateur et scooter</i> Catégorie ouverte aux participants à partir de 13 ans Plaque Blanche Numéro Noir	Machines jusqu'à 125cc 2 T et jusqu'à 250cc 4T monocylindre ou bicylindre d'une puissance max.de 25 cv à la roue arrière. <i>Roue de 17 pouces, machine à boîte, variateur et scooter</i> Catégorie ouverte aux participants à partir de 13 ans Plaque Blanche Numéro Rouge	Machines 125cc 2T et jusqu'à 166cc 4Tmonocylindre d'une puissance max.de 15 cv à la roue arrière. Roue 10 ou 12 pouces, machine à boîte seulement Catégorie ouverte aux participants à partir de 13 ans. Plaque Blanche Numéro Bleu	Machines 125cc 2 T et jusqu'à 166cc 4T monocylindre d'une puissance max.de 25 cv à la roue arrière. Roue 10 ou 12 pouces, machine à boîte seulement Catégorie ouverte aux participants à partir de 13 ans. Plaque Blanche Numéro Bleu	MOTEUR ZONGSHEN 250cc une puissance de -moins de 22cv. CHASSIS : MIR,YCF ,FULGUR,E RDOG,TVX ET BEON Catégorie ouverte aux participants à partir de 12 ans à 15 ans. Plaque Jaune Mat Numéro Noir

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

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 « une Manifestation » sont admises (doit être présent sur le site de la FFM 72h avant la manifestation)

Les concurrents mineurs devront être obligatoirement accompagnés d'une personne représentante légale ou mandatée.

Seuls les pilotes licenciés en Nouvelle-Aquitaine, hors licences « une Manifestation », 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 (panneuteur & autres)

L'accès à la zone de panneutage (en fonction de la situation du circuit) 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 lors des briefings pilotes ou Team Manager.

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 :

TASSE D'ORS SERIE 24h + MINI OGP 115/160 Le Moto Club TDG MOTORS du 03 au 05/04/2026, sur le Circuit d'Anneville-Ambourville, (76)

MINI OGP 115/160 SERIE V15 V25 Pit GP15 et Pit GP25 + MOTO 5 du 10 au 12/04/2026 circuit LE MANS (72)

MINI OGP 115/160 SERIE V15 V25 Pit GP15 et Pit GP25 + MOTO 5 du 22 au 25/05/2026 circuit d'ESCOURCE (40)

TASSE D'ORS SERIE 24h + MINI OGP 115/160 Le Moto Club KDM, du 12 au 14/06/2026, sur le Circuit du Val D'Argenton, (79)

MINI OGP 115/160 SERIE V15 V25 Pit GP15 et Pit GP25 + MOTO 5 + COURSE LONGUE du 02 au 04/10/2026 circuit Saint Genis Saintonge

TASSE D'ORS SERIE 24h + MINI OGP 115/160 Le Moto Club MOTOR LAND, du 23 au 25/10/2026, sur le Circuit d'Escource. (40)

Ce calendrier est susceptible d'être modifié.

ARTICLE 6 ENGAGEMENTS

6.1. L'engagement au Championnat se fera sur le site « Engage Sport »

Attribuera les numéros de course à chaque pilote pour toute la saison,

Lors de l'engagement sur le site « Engage Sport » pour faciliter l'administratif et Technique sur place, veillez à bien compléter les renseignements demandés.

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

Engagements aux épreuves

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

Catégories	Inscription au Championnat à j+30	Inscription au Championnat dans le délai	Inscription Hors délais	Inscription sur place
Vitesse Mini OGP	90,00 €	100,00€	110,00 €	125,00 €
Vitesse séries V15, V25, PIT / GP15, PIT / GP25, Moto 5	100,00 €	110,00 €	115,00 €	125,00 €
Inscriptions famille <i>(Justificatifs obligatoires – deux personnes max)</i>	160,00 €	170,00 €	185,00 €	200,00 €
Catégorie supplémentaire	40,00 €	ESSAIS LIBRES ORGANISES PAR KDM LE SAMEDI		
Essais libres : les 20 min	20,00 €			
Essais libre s : (deux sessions)	35,00 €			
Trois sessions / Journée	50,00 €			

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 45,00 € 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 le Club organisateur validé 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 débiteront suivant un planning spécifique qui 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,

8.2. Vérifications Techniques

Le contrôle technique est obligatoire, celui-ci sera effectué qu'après passage à l'administratif. Les concurrents ne pourront participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Avant le début des épreuves, les concurrents devront présenter leur machine froide, ainsi que leur tenue non portée sur eux 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) ATTENTION LE 22-05 dernière année de validation
Un équipement conforme à la catégorie : voir Règlement Technique General - article Équipements.
Une protection pectorale 1621-3 suivant RTS

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 la fiche informatique 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 qui participe 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. La licence sera en gage et restituée au retour du transpondeur. Celui-ci devra être posé dès l'entrée de la moto sur la piste.

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 20 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 pourra être 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. (Sauf mini OGP 115/160)

ARTICLE 11 CLASSEMENT

Une catégorie ne sera ouverte et ne pourra prétendre à un titre lors de la Remise des Prix du Championnat, qu'à compter de 3 concurrents engagés dans cette catégorie, ayant participé à, au moins, 2 épreuves compétitives inscrites au calendrier du Championnat, sauf pour les catégories Mini OGP Nouvelle-Aquitaine.

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 « une Manifestation », 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 hors ligue, 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 sur l'épreuve.

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.

Tous les pilotes de la catégorie 115 / 160 qui prendrons le départ et ne franchissant pas la ligne d'arrivée, marquerons la moitié des points de leur classement.

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 1er, 2eme, 3eme, 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 (sauf adhésions d'un Club de Nouvelle Aquitaine), lors de la remise des prix de la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine. Les Pilotes absents non excusés ne pourront prétendre à leurs trophées, 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 le Directeur de course.

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.
- Un ou deux commissaires sportifs, nommés par la Ligue Motocycliste de Nouvelle Aquitaine
- En cas d'absence des commissaires sportif le Président de jury deviendra Arbitre.

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. 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 des drapeau 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 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.

ARTICLE 1 DÉSIGNATION DE L'ÉPREUVE

Dans le cadre de l'organisation celle-ci ne pourra pas dépasser le temps de 01H30 pour chaque catégorie.

ARTICLE 2 OFFICIELS

Les officiels sont ceux de la manifestation hôte.

ARTICLE 3 CATÉGORIES

- Mini OGP 115 & 160 (Équipage de deux pilotes obligatoire)
Les motos correspondent aux spécifications de la catégorie Mini OGP 115 & 160
- V Séries (Équipage deux pilotes obligatoire)
Les motos correspondent aux spécifications des catégories V15/V25 et Pit /GP

ARTICLE 4 LICENCES

Identique à l'Article 3 du Championnat Mini OGP de la LMNA 2026.

ARTICLE 5 TARIFS & ENGAGEMENTS

L'engagement par équipage est comme suit :

Inscription au championnat (Course sprint et course longue) Inscription à la course longue
uniquement (Enfant – Adulte)
50,00 € 70,00 €

Le forfait électrique et sanitaire est compris dans ce prix.

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

Les engagements sont enregistrés dans l'ordre d'arrivée. Ils seront clôturés 8 jours avant le début de l'épreuve.

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.

ARTICLE 6 CONCURRENTS

Chaque équipage, composé de deux pilotes pour la série Mini OGP 115 & Mini OGP 160 et V Séries, sera composé comme suit :

1 pilote mineur, âgé de 13 ans maximum à la date de l'épreuve, pour la catégorie mini OGP 115 et 160, puis 13 ans minimum, correspondant à sa catégorie d'origine en V Séries.

Une seule moto sera autorisée par équipage, correspondant à la moto de la catégorie d'origine du pilote mineur. Les équipages à l'américaine sont interdits.

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
- D'une autorisation parentale pour les mineurs
- Du C.A.S.M (obligatoire à partir de 12 ans)

Chaque Team devra désigner obligatoirement un Team Manager. Sa présence est obligatoire lors des contrôles administratifs et des briefings pilotes de l'épreuve.

ARTICLE 7 BRIEFING PILOTES

Il est obligatoire pour tous les Teams Managers et sera organisé par la direction de course, conformément aux horaires de la manifestation. Toute absence sera passible d'un Stop & Go. Un élargement sera prévu afin de valider la présence de chaque Team Manager.

ARTICLE 8 ESSAIS CHRONOMÉTRÉS

Une séance d'essais libres d'au moins 20 minutes (pour les enfants) 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 strictement interdits hors du circuit.

ARTICLE 9 COURSE

9.1. Départ type « Le Mans »

- Tour de reconnaissance,
- 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 10 secondes pour non-participation au tour de formation.
- Mise en épi. L'accompagnateur qui tiendra la machine devra être licencié LAP au minimum.
- Mise en épi, le pilote à l'opposé de la machine, moteur arrêté pour la V Séries, et en marche pour les catégories Mini OGP 115 et Mini OGP 160,
- Sur ordre du directeur de course, au drapeau vert, les concurrents s'élanceront pour effectuer un ou deux tours de chauffe (suivant la décision de la direction de course),
- 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.
- 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 and go de 10 secondes
- À l'issue du ou des deux tours de chauffe, il sera présenté le drapeau rouge, et tous les participants devront se remettre en épi.
- Mise en épi, le pilote sur la machine, moteur arrêté, et en marche pour les catégories Mini OGP 115 et Mini OGP 160. Les motos tenues par le mécanicien avec un genoux à terre.
- Présentation : « Panneau 3 minutes », « Panneau 1 minute » et « Panneau 30 secondes »
- Départ au drapeau national, par le Directeur de Course, les pilotes courent vers leur moto, mettent seul le moteur en marche pour les V Séries.
- Au moyen du drapeau jaune, le Directeur de Course autorisera ensuite le démarrage à la poussette pour les motos en fonds de grille, le pilote pourra être aidé d'un mécanicien et éventuellement pour le retour aux stands pour réparation, seulement lors du départ.
- La sortie des stands sera ouverte après le passage du dernier concurrent.

9.2. Temps de Conduite

Les temps de conduite seront conformes aux RTS Vitesse en vigueur à la date de l'épreuve.

Concernant la Course Longue Mini OGP 115 & Mini OGP 160, les pilotes mineurs partiront obligatoirement en premier lors du départ. Ils effectueront un relais entre 25 et 30 minutes, un ravitaillement obligatoire de 1 litre d'essence minimum sera fait au changement de pilote. Les pilotes majeurs, ou de plus de 16 ans, prendront le relais suivant pour le temps restant de la première partie, un arrêt de la course d'une durée de 30 min obligatoire, une démonstration de démontage et remontage de roue avant et arrière sera réalisée par le jeune pilote en parc fermé et vérifiée par le contrôleur technique. Un ravitaillement d'essence sera autorisé avant la mise en parc fermé. La deuxième partie de la course sera obligatoirement effectuée par le pilote le plus jeune de l'équipage soit les 30 mn restantes.

Les temps de conduite des pilotes sont placés sous la responsabilité du Team Manager.

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, dans les délais réglementaires, le jury peut prendre toutes les mesures et/ou demandes qu'il juge utiles, 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

Concernant la Course Longue V Séries, les relais sont libres. Chaque pilote de l'équipage devra effectuer au moins un relais, avec un ravitaillement obligatoire de ½ litre à 2 litres.

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 10 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). 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 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 feront un rapport à la Direction de Course.
- Les concurrents devront rouler à vitesse réduite dans le couloir de décélération et dans les stands. 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, 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 », ce dernier sera prêt à intervenir avec un extincteur à l'arrière de la machine entre le box et la moto. 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, moto non béquillée.
- Une réserve de 5 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 en état de fonctionnement (eau interdit).
- Il est formellement interdit de fumer, ou de souder ou d'employer de l'outillage à moteur thermique et électrique dans le stand.

ARTICLE 11 ARRIVÉE

Lorsque le coureur en tête a accompli les heures de course prévues, on lui présentera le drapeau à damiers à la ligne d'arrivée. Le drapeau à damiers continuera à être présenté aux coureurs suivants. Lorsque le drapeau à damiers est présenté au coureur de tête, la fermeture de la voie des stands sera réalisée en même temps.

ARTICLE 12 CLASSEMENT

Pour être classé, tout équipage devra être passé sous le drapeau à damier dans les 5 minutes après le 1er arrivé.

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

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

Concernant la catégorie Mini OGP 115 & Mini OGP 160, le classement sera effectué sur le cumul des deux parties réalisées par le plus jeune Pilote.

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

ARTICLE 13 RÉCOMPENSES

Un trophée récompensera les trois premiers de chaque catégorie.

ARTICLE 14 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 15 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 (10")	2 Stop And Go (10")	EXCLUSION
Ravitaillement moteur en marche, ou/et dans le stand, ou/et pilote sur la moto	2 Stop And Go (10")	EXCLUSION	
Plus de 8 personnes dans les stands.	Stop And Go (10")	2 Stop And Go (10")	EXCLUSION
Non-conformité de l'identification (N° transpondeur)	Avertissement	Stop And Go (10")	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 (10")		
Démarrage à la poussette avant le signal du Directeur de course	Stop And Go (10")		
Réparations mécanique effectuées en dehors des stands	Avertissement	Stop And Go (10")	
Changement de pilote moteur en marche	Stop And Go (10")	2 Stop And Go (10")	
Infraction	1 ^{ère} constatation	2 ^{ème} constatation	3 ^{ème} constatation
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 (10")	2 Stop And Go (10")	Exclusion
Non-respect de la vitesse dans les stands (20 ou 30 km/h suivant les circuits)	Stop And go (10')	Stop And Go (10')	Stop And go (10')

Toutes les pénalités sont à effectuer dans les 5 tours suivants la notification par la direction de course avec le panneau, si celle-ci n'est pas réalisée, le pilote qui est sur la moto se voit appliqué un drapeau noir.

POUR RAPPEL : Pour toute incorrection, menace, à fortiori agression, envers un officiel ou l'organisateur 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 complet et cela sans remboursement des engagements.

ARTICLE 16 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. (Licence Pilote en caution).

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

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

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

ARTICLE 17 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. Toutes personnes intervenant dans l'enceinte de la compétition (hors paddock) devront être en possession d'une licence (LAP minimum).

Chaque pilote devra se conformer au règlement intérieur du circuit hôte.

ARTICLE 18 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 19 PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Les clauses sportives non précisées dans le présent 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.

ARTICLE 20 REGLES TECHNIQUES

Les règles techniques sont celles du Championnat de France de la vitesse.

ARTICLE 1 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.

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 et en endurance, 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. 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.

2.17. 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.

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

2.18. Bouchons de vidange, niveau et remplissage

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et freines. Le filtre à huile ainsi que les vis de plaques de filtre à huile immergés doivent être freines.

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.

2.19. Pneumatiques

Le choix des pneus est libre.

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

2.20. 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.

2.21. Numéros

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

Pour la couleur de plaque se référencer au Championnat de France

Dimension des chiffres environ :

- Hauteur : 12 cm - Largeur : 9 cm
- Épaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

2.22. 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.

2.23. 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.

2.24. 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.

Les motos devront arriver moteur froid et les équipements non portés par le pilote.

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 (fin de validation 31/12/2026) 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.

Une protection pectorale 1621-3 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 libres, essais chronos et manches de course).

ARTICLE 7 VERIFICATIONS

7.1. 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.

7.2. 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 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.

ARTICLE 8 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 9 CLASSEMENT

9.1. 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
	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 10 RESPONSABILITÉS - RÉCLAMATIONS

10.1. 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 sous les ordres de la Direction de course.

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.

10.2. 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 11 CARACTERISTIQUES MACHINES

Les motocycles 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, rilsan 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 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 télémetrie : 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 Délégitaire 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 Délégitaire 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		Pas d'épreuve d'endurance autorisée hormis moins de 25cv 3 relais maximum de 30 mn séparés chacun par 1 heure de repos.
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