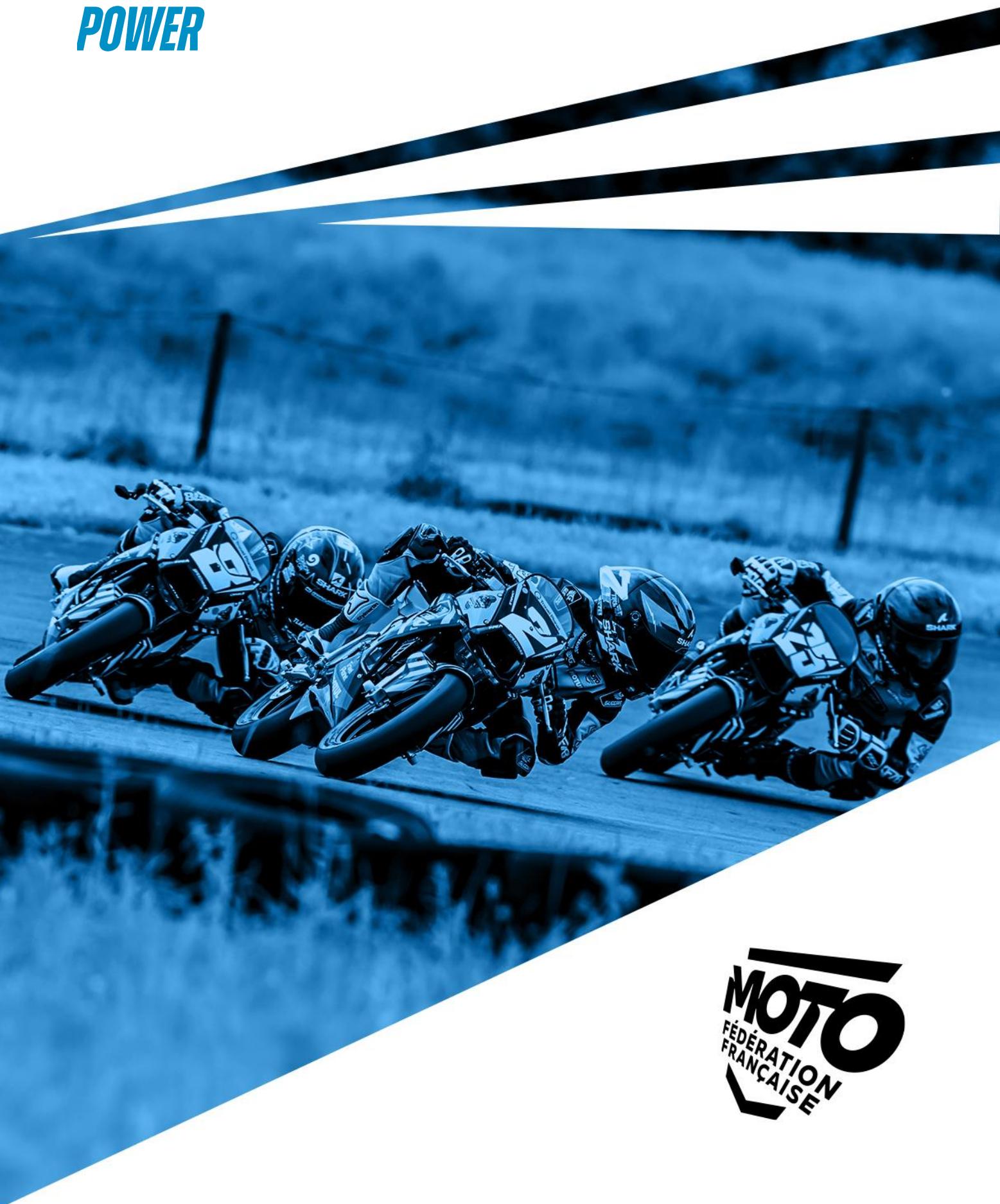


RÈGLEMENT 2026

CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE 25 POWER



Article 1 – Définition

La Fédération Française de Motocyclisme organise pour l'année 2026, une série de courses d'endurance ouvertes aux catégories définies à l'article 1.1.

Un titre de champion de France est attribué pour chaque catégorie.

1.1 : Les machines admises à concourir pour le titre, réparties en deux catégories, sont les suivantes :

- 1. Open 4 temps monocylindre et bicylindre à boite de vitesse ou à variateur n'excédant pas 15cv**
Open 2 temps à boite de vitesse ou à variateur n'excédant pas 15cv

Réservée aux participants âgés au minimum de **14** ans révolus à la date de la manifestation.

Plaques blanches, numéros noirs.

- 2. Open 4 temps monocylindre et bicylindre à boite de vitesse ou à variateur n'excédant pas 25cv**
Open 2 temps à boite de vitesse ou à variateur n'excédant pas 25cv

Réservée aux participants âgés au minimum de **14** ans révolus à la date de la manifestation.

Plaques blanches, numéros rouges.

Les machines électriques sont admises en Championnat de France d'Endurance Moto 25 Power sous réserve de respecter les règles de puissance dans les catégories mentionnées.

Les équipages choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription sur engage-sports, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois et **est** valable pour l'année. Le n°1 n'est pas attribué.

Article 2 – Réservé

Article 3 – Tracé

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.

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

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

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

3.1 – Calendrier

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France d'Endurance Moto 25 Power sont acquis lors des manifestations qui se déroulent aux dates suivantes :

21 et 22 mars	VAISON (4H)	MOTO SPORT 71
4 et 5 avril	PERS (4H)	MC DES AS
2 et 3 mai	MARCILLAT (4H)	AMRP
6 et 7 juin	LE CREUSOT (4H)	RACING MOB CREUSOTIN
4 et 5 juillet	ESCOURCES (24H)	MC POLE MECANIQUE
18 et 19 juillet	PARAY SOUS BRIAILLES (4H)	MCSP
12 et 13 septembre	MIRECOURT (4H)	MC LUNEVILLE

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

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

Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule équipe par épreuve (âge minimum **14** ans).

Article 4 – Pilotes - Equipages

Les épreuves du Championnat de France Moto 25 Power sont ouverts aux pilotes de toute nationalité.

Chaque équipe est composée de deux à six pilotes. Les temps de conduite doivent être conformes aux R.T.S.

Les concurrents doivent être en possession d'une licence FIM Europe, NJ3C, NCO, NPH ou une manifestation (*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.

(*) *Dans ce cas le participant doit présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et d'une autorisation parentale pour les mineurs.*

Les concurrents mineurs doivent être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

Les licences une manifestation doivent impérativement être souscrites sur le site fédéral, au plus tard 72h avant le début de la manifestation. Aucune licence ne sera délivrée sur place.

Le responsable de chaque team doit être titulaire d'une licence FFM au minimum de catégorie LAP.

Tout responsable de team et toute personne ayant accès à la zone de panneautage, de pré-grille ou de la voie des stands doit être en possession d'un pass ou (et) d'un bracelet fourni par l'organisateur.

Les équipages possédant un pilote avec une licence NPH sont autorisés à rouler avec deux machines, l'une étant aménagée spécifiquement pour le pilote en situation de handicap.

Article 5 – Engagements

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engage-sports.com/> à partir du **23 janvier 2026**.

Droits d'engagements :

- 360€ pour une endurance de minimum quatre heures et moins de six heures,
- 535€ pour une endurance de minimum six heures et moins de 8 heures,
- 715€ pour une endurance de 8 heures et moins de 12 heures,
- **1 200€ pour une course de 24 heures.**

Les demandes d'engagement doivent être faites au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date et dans la limite des places disponibles, les engagements sont majorés de 100€.

Les engagements sont remisés 30 jours avant la date de l'épreuve.

Pour être prises en compte, les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB.

Le nombre de participants est limité à la capacité homologuée du circuit.

Les engagements des pilotes mineurs doivent être accompagnés d'une autorisation parentale.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels ainsi que la date de mise à disposition du paddock pour les concurrents, au plus tard huit jours après la date de clôture des engagements.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site Internet) ou espèces, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de la totalité de ses frais d'engagement.

Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

Team déclarant forfait

Pour tout forfait, un droit administratif de 80€ est retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par écrit ou email auprès de la F.F.M. Le justificatif doit impérativement lui parvenir huit jours avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande. Pour tout forfait à moins de 8 jours, la totalité de l'engagement est retenue.

Article 6 – Chronométrage / transpondeurs

Le chronométrage des machines se fait par système transpondeur. Les concurrents se voient remettre le transpondeur qu'ils doivent fixer conformément aux prescriptions du service de chronométrage.

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

Stand

Un emplacement de **3mx3m** maximum est mis à la disposition de chaque team, charge pour lui d'y installer son stand qui est placé sous sa responsabilité. L'attribution de l'emplacement se fait lors du contrôle administratif.

Les concurrents doivent poser un tapis environnemental sur le sol à l'intérieur du stand pour les travaux mécaniques et un autre tapis devant le stand pour les ravitaillements.

Le numéro de chaque team doit être affiché dans les stands bien lisiblement.

Un extincteur à poudre d'un poids de 6 kg mini ou à CO2 d'un poids de 2kg mini, vérifié et en état de marche doit être posé à l'entrée du stand en cas de besoins. Les extincteurs à eau sont interdits.

Tout cet équipement peut être contrôlé par un membre du jury. En cas de manquement, une pénalité peut être infligée au team (stop and go).

Article 7 – Vérifications / briefing

Vérifications administratives

Les pilotes doivent présenter :

- Leur confirmation d'engagement.
- Leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du CASM. Le **CASM n'est pas obligatoire pour les LJA.**
- Une pièce d'identité.

Ils reçoivent un transpondeur, pour le chronométrage électronique, ainsi que leur passeport technique (à leur première épreuve de l'année) et un bracelet de couleur.

Vérifications techniques

Les machines conformes aux prescriptions des articles 2 et 3 du présent règlement doivent être présentées avec plaques et numéros de course, ainsi que le transpondeur en place sur la machine.

En même temps que la machine les pilotes doivent présenter :

- Leur passeport technique dès la deuxième épreuve
- Leur casque homologué (ECE 22-05 ou ECE 22-06), de type intégral, d'une seule pièce.
La norme ECE 22-05 ne sera plus acceptée en 2027.
- Leurs gants et bottes ou chaussures en cuir
- Leur équipement de cuir
- Leur protection dorsale homologuée par la norme EN 1621-2
- La protection pectorale norme EN 1621-3 est obligatoire.
- Leurs tapis environnementaux
- Les airbags sont recommandés.

Briefing

Tous les responsables de team 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 est sanctionnée d'un **stop and go**.

7.1 – Compte-tours

La présence d'un compte-tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur, est obligatoire sur toutes les machines.

7.2 – Caméra embarquée

Se référer à l'article 11.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse et à l'article 2.1.24 du code sportif national.

7.3 – Changement de machine

Dans le cas où une machine engagée est dans l'impossibilité de prendre le départ de la course à la suite d'un incident technique intervenu pendant les essais, le changement de machine peut être envisagé.

La demande est faite auprès du directeur de course et transmise au jury pour aval.

Cette machine doit être passée au contrôle technique. Elle peut être de la même catégorie ou de catégorie inférieure à la machine remplacée. Tout changement de machine pendant la course est interdit.

Art. 8 – Essais / qualification

Une séance d'essais libres de 45 minutes est prévue.

Pour la composition de la grille de départ, une séance d'essais qualificatifs de 45 minutes est prévue.

Chaque pilote doit avoir effectué au moins un tour chronométré pour participer à la course.

Le meilleur temps réalisé par chaque équipage positionne la machine sur la grille de départ.

A l'issue des essais, une zone dédiée pour les simulations de départ est définie sur l'ensemble des circuits. Ces simulations ne peuvent se faire qu'après le drapeau à damier (voir règles générales CNV).

Article 9 – Départ

La grille de départ est établie après les essais chronos. Chaque équipage désigne le pilote qui prend le départ. Un tour de reconnaissance est effectué par toutes les machines qui viennent se placer sur la grille de départ, type championnat de France vitesse (ligne de trois machines décalées), moteur en marche et pilote sur la machine. Sur ordre du directeur de course les pilotes s'élancent ligne par ligne pour effectuer un ou deux tours de chauffe (décision de la direction de course).

Après le ou les tours de chauffe, les machines reviennent se placer sur la grille de départ ligne par ligne machines en marche et pilote sur la machine, sous les ordres du directeur de course jusqu'au baisser du drapeau national.

Les pilotes n'effectuant pas le tour de reconnaissance sont sanctionnés par un stop and go.

Si une machine ne peut rester en marche sur la grille de départ, elle va se placer en fond de grille et son départ "à la poussette" est différé de cinq secondes après le baisser du drapeau tricolore.

Le team dont le pilote a pris le départ "à la poussette" à sa place sur la grille au moment du baisser du drapeau tricolore, est sanctionné d'un tour de pénalité.

Tout départ anticipé est sanctionné par un stop and go.

Article 10 – Course

L'organisateur fournit et positionne une pendule pouvant être consultée par les pilotes.

Les courses sont d'une durée minimum de 4 heures.

Tout abandon doit être signalé dans les meilleurs délais à la direction de course.

Temps de conduite : Relais de 30 minutes maxi. Les temps de conduite des pilotes sont placés sous l'entièvre responsabilité du chef de Team. Tout dépassement peut entraîner un « stop and go ».

Lors de course de 24 heures, les limites de temps de roulage des pilotes de 14 à 15 ans sont appréciés par jour calendaire.

De 14 à 15 ans : 5 relais / jour séparés chacun par une heure de repos

Le port du brassard avec puce remis lors des contrôles est obligatoire tout au long de la manifestation.

Procédure "Stop and Go"

Le temps d'arrêt pour une procédure est fixé à 30 secondes.

Plusieurs procédures de "Stop and Go" consécutives peuvent être appliquées.

Si une pénalité "Stop and Go" est infligée à un team, un panneau jaune accompagné du numéro de la machine est présenté au pilote étant en piste au moment de la présentation du panneau. Celui-ci a cinq tours maximums pour s'arrêter à l'endroit défini par la direction de course. S'il ne s'arrête pas, il est exclu de la compétition. Toutefois, la machine peut continuer la course avec les autres pilotes.

Dans le cas où la fin de la course intervient avant l'application de la procédure, le ou les équipages concernés se voient infliger une pénalité d'un tour par procédure.

ARRETS

Sur la piste

En cas de panne sur la piste, le pilote doit placer sa machine en dehors de la piste de sorte qu'elle ne présente aucun danger pour les autres concurrents. Il peut effectuer, dans ces conditions et sans aide extérieure, de petites réparations puis reprendre la piste sous couvert des commissaires de piste.

Tout ravitaillement ou intervention d'assistance est strictement interdit sur la piste, en dehors des stands. Si la réparation ne peut être effectuée sur place, le pilote pousse sa machine dans le sens de la course en dehors de la piste et peut revenir au stand par les raccourcis qui lui sont indiqués par les commissaires.

Tout pilote qui s'éloigne de plus de 10 mètres de sa machine entraîne l'abandon de celle-ci, donc de l'équipage, exception faite en cas d'évacuation sanitaire. Dans ce cas, aucune personne autre qu'un Officiel ne peut s'approcher de la machine en attendant le retour du pilote, sous peine de mise hors course. D'autre part le pilote ne doit en aucune manière quitter le service médical si celui-ci décide de lui interdire de reprendre la course. Le directeur de course peut alors autoriser un autre pilote de l'équipe, en tenue de course, à récupérer la machine pour continuer l'épreuve en respectant les conditions de temps de conduite prévues au paragraphe précédent.

Dans le cas de chute sérieuse, s'il s'avère que la machine est endommagée, elle doit être contrôlée par un commissaire technique après réparation et avant de reprendre la piste.

Aux stands

Pour toute intervention sur la machine, y compris le changement de pilote, le moteur doit être arrêté.

L'accès aux stands ne peut se faire que par l'entrée de la piste de décélération. La circulation s'effectue à vitesse réduite (30 km/h) devant les stands et jusqu'à l'accès à la piste de course.

Dès l'entrée de la piste de décélération, le pilote peut recevoir l'aide de ses mécaniciens pour rejoindre son stand. Le retour sur la piste de course s'effectue par la sortie de la piste de décélération sous la responsabilité des commissaires de piste en place.

Il est formellement interdit de fumer, de souder ou d'employer quelque source de chaleur que ce soit dans les stands ainsi que d'employer un moteur thermique.

Le carburant stocké dans les stands ne doit pas dépasser deux fois 10 litres.

Limite de piste : la pénalité prévue à l'article 20 des règles générales des épreuves de vitesse s'applique au-delà de 2 passages hors des limites de piste.

Arrêt de course

Si pour une raison grave, la direction de course doit interrompre la course, cela se fait sur présentation du drapeau rouge **EXCLUSIVEMENT**. Les machines rejoignent, à vitesse réduite, le parc fermé. A ce moment, les machines arrêtées en stand doivent également rejoindre, le parc fermé. Les machines non roulantes au moment de l'arrêt de course restent en stand mais toute intervention sur ces machines doit cesser immédiatement jusqu'au moment du nouveau départ.

Procédure nouveau départ

Le nouveau départ a lieu au plus tôt, 15 minutes après que les teams en aient été informés. Le pilote ou le mécanicien de chaque team est autorisé à récupérer la machine en parc fermé. Celui-ci est ouvert cinq minutes avant l'ouverture de la sortie du couloir des stands. Les teams sont autorisés à faire le complément d'essence ou le changement de pneus devant leur stand respectif à l'exception de toute autre intervention. La procédure de départ peut être identique au départ précédent. Toutefois, en cas de conditions particulières, la direction de course, peut, avec l'accord du jury, décider d'une procédure de départ lancé derrière le safety-car. Dans ce cas, les pilotes prennent place derrière le safety-car dans l'ordre du classement intermédiaire, les uns derrière les autres, ils ne peuvent pas se dépasser jusqu'au baisser du drapeau national. Le safety-car effectue un tour complet et s'efface avant la ligne de départ.

Tous les équipages n'ayant pas signifié leur abandon sont admis au nouveau départ. Le signal d'arrivée est présenté à l'heure où la course aurait dû se terminer.

S'il est impossible de recommencer la course, la moitié des points est attribuée pour le Championnat, si 50 % ou plus de la distance ou du nombre de tours prévus ont été accomplis.

Neutralisation :

Si pour toute cause que ce soit, la course doit être neutralisée, la direction de course présente un panneau portant l'inscription "SAFETY-CAR".

Les commissaires de piste présentent simultanément un panneau "SC" et un drapeau jaune agité.

Un véhicule de sécurité, gyrophare allumé, entre en piste afin de retenir les machines à vitesse réduite jusqu'à la fin de l'intervention.

La sortie des stands est fermée.

A partir de l'entrée en piste de ce véhicule, les pilotes sont sous le régime du drapeau jaune. Tout dépassement est interdit. La sortie des stands s'effectue de la manière suivante : le commissaire à la sortie des stands ouvre celle-ci 15 secondes après le passage du safety-car, la sortie des stands est ouverte pendant **15** secondes pour permettre aux concurrents dans la voie des stands de reprendre la piste. Les tours réalisés pendant cette période sont comptabilisés au même titre que ceux de la course.

A la fin de l'intervention, le safety-car éteint son gyrophare en passant devant le poste de chronométrage et sort de la piste à la fin du tour. Dès la sortie de piste du safety car, la course est relancée et l'ouverture de la voie des stands se fait **15 secondes** après le passage du premier pilote.

Arrêt de la course sous régime safety-car

Si l'arrêt de la course au drapeau rouge est intervenu pendant une neutralisation de la course au safety-car, le nouveau départ s'effectue lancé derrière le safety-car.

Le directeur de course informe toutes les équipes de la procédure de départ. Les machines sont respectivement placées dans l'ordre derrière le safety-car suivant le classement au moment de l'arrêt de la course. Le safety-car effectue quelques tours et la course est relancée suivant la procédure habituelle.

Article 11 – Arrivée

Au terme de la course, le drapeau à damiers est présenté au passage du pilote de tête sur la ligne d'arrivée. Pour être classé, tout pilote et sa machine, doivent avoir franchi la ligne d'arrivée après le vainqueur, dans les cinq minutes qui suivent le signal de fin de course.

Si un (des) coureur(s) précède(nt) de près, avant la ligne d'arrivée, le coureur de tête lors du dernier tour, le directeur de course présente simultanément au(x) coureur(s) le drapeau à damiers et le drapeau bleu.

Ceci signifie que la course est terminée pour le coureur de tête tandis que les coureurs qui précèdent de près le coureur de tête doivent terminer le dernier tour pour recevoir le drapeau à damiers.

Dès le moment où le drapeau à damiers est abaissé, la sortie des stands est fermée.

Article 12 – Classement de la course / Récompenses

Le classement de la course est établi en fonction du nombre de tours accomplis et de l'ordre de passage sur la ligne d'arrivée. Pour être classée, une équipe doit :

*Avoir franchi la ligne d'arrivée (sur la piste) dans les conditions prévues à l'article 11.

*Avoir parcouru au moins 75% des tours effectués par le vainqueur de sa catégorie.

Dans le cas où la course est disputée en plusieurs parties, on additionne le nombre de tours effectués dans chacune d'elles. L'équipage ayant effectué le plus grand nombre de tours est déclaré vainqueur. En cas d'égalité de nombre de tours, c'est l'ordre d'arrivée de la seconde partie qui est prise en considération.

Des coupes ou récompenses sont remises aux trois premiers équipages de chaque catégorie.

Le classement du championnat se fait par le cumul des points attribués à chaque team et à chaque épreuve inscrite au calendrier FFM 2026.

Pour chaque course, les points pour le championnat, sont attribués de la manière suivante :

Barème des points pour les courses entre 4 heures et moins de 6 heures

1 ^{er}	25 pts	6 ^{ème}	10 pts	11 ^{ème}	5 pts
2 ^{ème}	20 pts	7 ^{ème}	9 pts	12 ^{ème}	4 pts
3 ^{ème}	16 pts	8 ^{ème}	8 pts	13 ^{ème}	3 pts
4 ^{ème}	13 pts	9 ^{ème}	7 pts	14 ^{ème}	2 pts
5 ^{ème}	11 pts	10 ^{ème}	6 pts	15 ^{ème}	1 pt

Barème des points pour les courses dont la durée est de 6 heures

1 ^{er}	30 pts	8 ^{ème}	13 pts	15 ^{ème}	6 pts
2 ^{ème}	24 pts	9 ^{ème}	12 pts	16 ^{ème}	5 pts
3 ^{ème}	21 pts	10 ^{ème}	11 pts	17 ^{ème}	4 pts
4 ^{ème}	19 pts	11 ^{ème}	10 pts	18 ^{ème}	3 pts
5 ^{ème}	17 pts	12 ^{ème}	9 pts	19 ^{ème}	2 pts
6 ^{ème}	15 pts	13 ^{ème}	8 pts	20 ^{ème}	1 pt
7 ^{ème}	14 pts	14 ^{ème}	7 pts		

Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure 6 heures ou égale à 12 heures

1 ^{er}	45 pts	8 ^{ème}	19.5 pts	15 ^{ème}	9 pts
2 ^{ème}	36 pts	9 ^{ème}	18 pts	16 ^{ème}	7.5 pts
3 ^{ème}	31.5 pts	10 ^{ème}	16.5 pts	17 ^{ème}	6 pts
4 ^{ème}	28.5 pts	11 ^{ème}	15 pts	18 ^{ème}	4.5 pts
5 ^{ème}	25.5 pts	12 ^{ème}	13.5 pts	19 ^{ème}	3 pts
6 ^{ème}	22.5 pts	13 ^{ème}	12 pts	20 ^{ème}	1.5 pt
7 ^{ème}	21 pts	14 ^{ème}	10.5 pts		

Barème des points pour les courses dont la durée est supérieure à 12 heures

1 ^{er}	60 pts	8 ^{ème}	26 pts	15 ^{ème}	12 pts
2 ^{ème}	48 pts	9 ^{ème}	24 pts	16 ^{ème}	10 pts
3 ^{ème}	42 pts	10 ^{ème}	22 pts	17 ^{ème}	8 pts
4 ^{ème}	38 pts	11 ^{ème}	20 pts	18 ^{ème}	6 pts
5 ^{ème}	34 pts	12 ^{ème}	18 pts	19 ^{ème}	4 pts
6 ^{ème}	30 pts	13 ^{ème}	16 pts	20 ^{ème}	2 pt
7 ^{ème}	28 pts	14 ^{ème}	14 pts		

Classement final : Les ex-æquo seront départagés par leur plus grand nombre de places de premier, deuxième, troisième etc. S'il est impossible de les départager, ils auront le même classement.

Tout team engagé dans une épreuve comptant pour le championnat de France, marque des points au classement dans la catégorie à laquelle il appartient.

Un classement ligue peut être établi sur chaque épreuve.

Article 13 – Vérifications finales

A la fin de la course, toutes les machines sont placées en parc fermé, les trois premières sont vérifiées, d'autres peuvent l'être à la discrédition du directeur de course.

Durée du parc fermé : 30 minutes après l'affichage des résultats.

Article 14 – Réclamations (Titre III du code sportif national)

Elles doivent être présentées par écrit, au directeur de course, accompagnées d'une caution de 300 €, dans les délais prévus au titre III du code sportif national. Cette caution n'est 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 est demandé une caution de 100€ pour un moteur deux temps et 200€ pour un moteur quatre temps. Cette caution est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au concurrent contraint au démontage si la conformité de la machine est reconnue.

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

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

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

Article 15 – Sanctions

Des sanctions (amendes, stop and go, déclassement voire exclusion) peuvent être infligées, par les officiels, aux pilotes, si eux-mêmes ou leurs accompagnateurs ne respectent pas les règles de sécurité, de bruit et de comportement dans les enceintes sportives (piste, stand, paddock et les abords) sans préjuger des sanctions complémentaires demandées par le jury auprès des instances disciplinaires.

Tout comportement jugé dangereux dans la voie des stands est pénalisé d'un "stop and go" de 30 secondes.

Un dépassement sous drapeau jaune est pénalisé par le retrait du meilleur temps durant les essais et par un « stop and go » en course.

Article 16 – Environnement

Les tapis d'environnement sont obligatoires tant à l'intérieur des stands que devant ceux-ci pour les ravitaillements.

A la fin de la compétition, les stands et les abords doivent être débarrassés de tout matériel ou matériau utilisé lors de la compétition (bidons, déchets, pneus usagés, **huiles et fluides usagés**, etc.). Une caution d'un montant de 300€ est demandée à l'engagement.

En aucun cas les pneus usagés ne peuvent être mis dans les poubelles de l'organisateur. Une amende de 250€ peut être infligée.

Article 17 – Officiels

Sur chaque épreuve la CNV nomme un directeur de course et un directeur de course adjoint ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, **un responsable technique, un commissaire technique** et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nomme, un **directeur de course adjoint, deux** commissaires sportifs ayant satisfait à un séminaire spécifique (cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.), **deux** aides techniques **titulaires de la qualification adéquate, un chronométreur de ligue**. Il appartient au délégué (président du jury) de communiquer à la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement sont applicables sur ces épreuves.

Article 18 – Litiges

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la F.F.M., de ses Annexes et des règles générales des épreuves de vitesse.

Article 19 – Responsabilités

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur, en cas de vol ou de dégradation.

Article 20 – Laissez passer

L'organisateur doit fournir un bracelet à chaque pilote, deux bracelets pour les mécaniciens, deux bracelets pour les panneauteurs et un bracelet pour le responsable du team (épreuve de moins de 12 heures).

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

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Article 1 – Généralités

Les machines « Moto 25 Power » sont autorisées à disputer les différents championnats d'endurance n'excédant pas 25 cv.

Elles doivent être dans les normes des définitions des RTS spécifiques à la discipline vitesse.

Les machines peuvent passer au banc de puissance sur demande de la direction de course. Les moteurs et les boîtiers électroniques d'allumage peuvent être plombés par le commissaire technique.

Si le banc de puissance est absent ou indisponible, les moteurs et boîtiers électroniques des motos désignées par le Directeur de Course ou le Jury sont plombés jusqu'à l'épreuve suivante.

Les pilotes dont les machines ont fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de l'épreuve suivante, où elles sont susceptibles d'être contrôlées. Faute de quoi, les points marqués dans les épreuves à compter et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés.

Tout team dont la machine dépasse la limite de la puissance admise par le règlement est exclu du classement de la course.

MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

- Démontage des béquilles, rétroviseurs, clignotants, phares, pédales et feux arrière.
- Les embouts de guidon sont fermés.
- Les repose-pieds doivent être repliables avec ressorts de rappel ou réalisés dans un matériau facilement cassable.
- Tous les reniflards (essence, huile, eau, électrolyte) doivent aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs.
- Tous les bouchons de remplissage ou de vidange doivent être freinés.
- Les avertisseurs sonores devront être démontés ou neutralisés.
- Pour toutes les modifications et dispositions non comprises dans ce paragraphe se reporter à l'article 3 du RTG.

Toute modification non autorisée dans les paragraphes précédents est réputée interdite.

Après les vérifications techniques, le remplacement des pièces suivantes est interdit : cadre, bas-moteur et carter, sauf roulements, cylindre et vilebrequin

1.1 - Contrôle des machines et identification

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

Les teams sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve.

La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entièvre responsabilité du team.

1.2 - Identification des machines

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante :

- un sticker est apposé sur la douille de direction.
- une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.
- marquage du système d'échappement complet. Ces marquages doivent être réalisés du même côté (bombe proscrite).

Article 2 – Partie cycle

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.

Les supports de béquille doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

2.2 – Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, ...) doivent se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

2.2.1 – Protection des leviers

Les motos doivent être équipées d'un protecteur de levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

2.2.2 – Freins

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

2.3 – Papillons de gaz

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

2.4 – Coupe circuit

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

2.5 – Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions doivent comporter toutes leurs vis.

Toutes les transmissions doivent 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, est dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire sur toutes les machines.

2.6 – Refroidissement

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

2.7 – Carburant

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

Des tests de carburants peuvent être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.

Les teams désignés doivent se présenter avec leur machine (réservoir vide) et un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant 5 l maximum fourni par l'organisateur aux frais de l'utilisateur et acheté hors grandes surfaces).

Les ravitaillements sont interdits sur la piste mais autorisés uniquement devant le stand attribué au team, les extincteurs sont obligatoires dans tous les stands.

Il est OBLIGATOIRE de mettre un TAPIS ENVIRONNEMENTAL sous la machine pour toute intervention afin de protéger l'environnement. En cas de non-respect de cette obligation, il est appliqué une pénalité de 2 tours.

NOTA : Lors des ravitaillements, la machine doit être bâquillée sur un tapis environnemental placé devant le stand attribué au team. Le pilote ne doit pas rester sur celle-ci. La personne assurant le ravitaillement doit être vêtue d'une combinaison, de chaussures fermées, de gants, la tête couverte d'un casque intégral et d'une cagoule. Seule est admise près de la machine, une autre personne prête à intervenir avec un extincteur. Si de l'essence est répandue sur le réservoir, celui-ci doit être essuyé avant que le pilote remonte sur sa machine. Les remplissages avec matériel type ACERBIS ou équivalent sont obligatoires.

2.8 – Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires.

2.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 95 dB (tolérance comprise).

50 cc 2 temps à 8200 tours, 80 cc 2 temps à 7200 tours, et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire.

Pour les catégories 125cc 4 temps monocylindre et 250cc 4 temps, la norme de bruit ne doit pas dépasser 95 dB (tolérance comprise) à 5500 tours.

2.10 – Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Celui-ci doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation.

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

2.10.1 – Largeur

Machine de course sur route : largeur minimum de 400mm, largeur maximum : 700mm.

Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

2.10.2 – 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.

2.11 – Repose pied

Les repose-pieds doivent être repliables ou en téflon.

2.12 – Plaques numéros

Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles.

Elles doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté **de la moto**.

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

Dimension des chiffres :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm
- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

2.13 – Article réservé

2.14 – Récupérateur

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

2.15 – Feu rouge et éclairage

Le feu rouge doit être conforme aux dispositions de l'article 23 des règles générales pour les contrôles techniques.

Pour toute épreuve se déroulant en partie de nuit, la machine doit être équipée de feux avant et arrière.

2.16 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage

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

2.17 – Pneumatiques

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

2.18 – Eléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allégement ne sont pas autorisées.

2.19 - Capacité des réservoirs

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®). **Les contrôleurs techniques sont seuls juges du niveau de remplissage.**

Le ravitaillement par changement de réservoir est interdit.

Les remplissages avec matériel type ACERBIS ou équivalent sont obligatoires.

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

2.20 - Boîtes à air et cornets fixés sur la plateforme repose pieds (scooters)

La hauteur de la boîte à air et cornet ne doit pas excéder 8 centimètres.

2.21- Les renforts de cadre pour les scooters sont autorisés.

2.22- Sabots récupérateurs

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine.

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

2.23 – Protections des pièces tournantes

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur scooters et machine à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement Technique du Championnat national vitesse moto 25 power pour les autres).

Article 3 – Machines

Passage au banc de puissance : aucune cartographie ne doit dépasser la puissance autorisée dans la catégorie.

Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé, est déclassée de la course.

Les machines équipées de variateur doivent avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

Article 4 – Télémétrie

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine.

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.

Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

Article 5 – Transpondeur

Le transpondeur doit être placé à l'avant de la moto sur le tube de fourche en position verticale, goupille vers le haut. Le support de transpondeur est obligatoire.

Article 6 – Litiges

Pour tout point non prévu à ce règlement, se reporter aux dispositions générales du règlement du championnat de France de la F.F.M. qui fait référence pour tout litige ou décision particulière.
Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit.