

# RÈGLEMENT 2026

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE



Ces règles viennent en complément du Code Sportif fédéral, des R.T.S Vitesse et des règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions ci-dessus. Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Du fait de leur inscription, les concurrents adhèrent sans restriction à la réglementation générale des courses de côte ainsi qu'au règlement particulier de l'épreuve dont ils reconnaissent avoir pris connaissance (règlements disponibles sur le site de la FFM). Ils prennent l'engagement de s'y conformer, ainsi qu'aux décisions des officiels.

Les décisions concernant l'application du règlement sont sans appel. Tout pilote qui sciemment ne se conforme pas au règlement validé par la FFM et l'organisateur ou se fait remarquer par son comportement négatif, peut être sanctionné par le Jury de l'épreuve, sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

En cas de contestation de l'interprétation des divers règlements, ainsi que des décisions des officiels de l'épreuve, les organes compétents sont le Tribunal de Discipline Régional ou National conformément aux dispositions du code de discipline et d'arbitrage

### **Article 1 – Définition et Catégories**

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2026 le Championnat de France de la Montagne.

Un champion est désigné dans les classes suivantes :

<b>Catégories</b>	<b>Numéros</b>	<b>Âge</b>	<b>Machines autorisées</b>
<b>Moto 25 Power</b>	1 à 99	A partir de 7 ans	Jusqu'à 80 cm <sup>3</sup> 2T à variateur ou embrayage automatique (PW80 embrayage automatique) Jusqu'à 65 cm <sup>3</sup> 2T ou 115 cm <sup>3</sup> 4T à boîte de vitesse Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière
		A partir de 8 ans	Jusqu'à 80 cm <sup>3</sup> 2T à variateur Jusqu'à 65 cm <sup>3</sup> 2T ou 115 cm <sup>3</sup> 4T à boîte de vitesse Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière Pocket bike : jusqu'à 40 cm <sup>3</sup> Carburateur de Ø 15 mm maximum
		A partir de 10 ans	Jusqu'à 85 cm <sup>3</sup> 2T ou 160 cm <sup>3</sup> 4T monocylindre Puissance maximum de 25 cv à la roue arrière Pocket bike : plus de 40 cm <sup>3</sup>
		A partir de 12 ans	Jusqu'à 125 cm <sup>3</sup> 2T ou jusqu'à 250 cm <sup>3</sup> 4T Puissance maximum 25 cv à la roue arrière

**Un titre de Champion de France Junior est également décerné dans la catégorie Moto 25 Power pour les pilotes ayant moins de 16 ans (à la première course de la saison).**

<b>Catégorie 300</b>	101 à 199	A partir de 15 ans	125 cc à 499 cc bicylindres 4T 240 cc à 399 cc monocylindre 4T 125 cc monocylindre 2T de plus de 25cv.
<b>Open Montagne</b>	201 à 299	A partir de 16 ans	250 cc mono ou bicylindres 2 temps 500 cc mono 2 temps de 500 cc à 690 cc bicylindres 4 temps + de 400 cc à 700 cc mono 4 temps
<b>Supersport Montagne</b>	301 à 399	A partir de 16 ans	300 à 600 cc 4 cylindres <b>765 cc</b> maxi pour les 3 cylindres 4 temps

			de 691 à <b>955 cc</b> bicylindres 4 temps
<b>Superbike Montagne</b>	401 à 499	A partir de 16 ans	601 à <b>1400 cc</b> 4 cylindres 4 temps <b>766 cc à 1400 cc</b> 3 cylindres 4 temps <b>956 cc à 1400 cc</b> 2 cylindres 4 temps
<b>Side-Cars</b>	501 à 599	A partir de 16 ans pour le pilote et 15 ans pour le passager	Maxi 1300 cc 4 temps Jusqu'à 1400cc pour les Side-Cars de route
<b>Quads</b>	601 à 699	A partir de 13 ans	125 cc 2 temps maximum 250 cc 4 temps maximum
		A partir de 15 ans	550 cc 2 temps ou 4 temps
		A partir de 18 ans	125 cc à 750 cc mono et bicylindres 2 ou 4 temps
<b>Motos anciennes</b>	A001 à A999	A partir de 16 ans	Toute cylindrées, de 1965 à 1995
<b>Side-cars Anciens</b>	S001 à S999	A partir de 16 ans	Toute cylindrées, de 1965 à 1995

**Le championnat de France de la Montagne ne concerne que des motos à moteur thermique.**

**Les machines tout terrain sont admises en championnat de France de la Montagne. Elles doivent être conformes au règlement technique vitesse.**

Les numéros 1 à 15, 101 à 115, 201 à 215, 301 à 315, 401 à 415, 501 à 515 et 601 à 615 sont réservés aux 15 premiers du Championnat de France de la catégorie de l'année précédente.

**Lors de son engagement sur Engage-Sports, le pilote choisit un numéro disponible.**

Ce numéro demeure inchangé durant la saison.

**Une catégorie Éducative, non chronométrée, ainsi que des catégories Promotion, hors championnat peuvent être prévues sur certaines épreuves :**

Catégories	Numéros	Âge	Machines autorisées
<b>Éducative</b>	E01 à E99	A partir de 6 ans	Jusqu'à 50cm3 à variateur. Puissance maximum de 8cv à la roue arrière
		A partir de 7 ans	A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant.
<b>Promotion</b>	701 à 799	A partir de 16 ans	Promo 1 : 125cc à 500cc
	801 à 899	A partir de 16 ans	Promo 2 : plus de 500cc à 750cc
	901 à 999	A partir de 16 ans	Promo 3 : plus de 750cc à 1400cc max

## Article 2 - Epreuves

Le championnat **2026** se déroule sur les épreuves suivantes :

<b>23 et 24 mai</b>	<b>CHANAZ</b>	<b>MC CHANAZ</b>
<b>13 et 14 juin</b>	<b>MARCHAUX</b>	<b>AM DOUBS</b>
<b>11 et 12 juillet</b>	<b>PANISSIERES</b>	<b>AMRP</b>
<b>25 et 26 juillet</b>	<b>PETIT ABERGEMENT</b>	<b>UM AIN</b>
<b>15 et 16 août</b>	<b>MARLHES</b>	<b>MC LES PICARLOUX</b>
<b>29 et 30 août</b>	<b>FRANGY</b>	<b>X SPORTS GAMES</b>
<b>19 et 20 septembre</b>	<b>MERLEAC</b>	<b>AMA SAINT-CARREUC</b>

Des épreuves peuvent être rajoutées ou annulées en cours de saison, dans ce cas les concurrents doivent être prévenus dans les meilleurs délais avant le déroulement de celles-ci.

Elles doivent **être ouvertes à** toutes les classes admises à disputer le championnat, sans exception.

Le calendrier définitif est disponible sur le site [www.ffmoto.org](http://www.ffmoto.org).

### **Article 3 – Engagement des concurrents et licences**

Les épreuves du Championnat de France de la Montagne **2026** sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaire d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, NCP, NPH ou NJ délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours et également de la licence 1 manifestation (impérativement prise en ligne sur le site de la fédération à minima 72h avant l'épreuve).

Les demandes d'engagement se font uniquement sur [www.ffm.engage-sports.com](http://www.ffm.engage-sports.com) à partir du mercredi 4 février 2026.

**Les pilotes qui s'engagent sur la totalité du Championnat, via Engage-sports, 5 semaines avant la première épreuve sont considérées comme engagés à l'année, même s'ils déclarent forfait sur une épreuve.**

**Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation ne marquent pas de points au championnat.**

**Un coureur peut s'engager avec deux machines dans deux catégories maximums, lors de la même manifestation** mais il ne peut pas s'engager sur plusieurs machines dans une même catégorie. Chaque machine ne peut être conduite que par un seul pilote.

Une machine ne peut servir que dans une seule catégorie.

Une seconde machine dans la même catégorie (mulet) n'est pas autorisée.

**Dans le cas d'une double-monte dans les catégories Motos anciennes Solos et Sidecar, le pilote engagé dans ces deux catégories paiera uniquement un engagement majoré de 50%.**

Le droit d'engagement comprenant la prestation de chronométrage est de :

- **135€** pour les catégories Moto 25 Power, 300cc et Quads
- **170€** pour la catégorie Promotion
- **185€** pour les autres catégories
- **225€** par pilote pour un moto ancienne ou un side-car ancien

**Ces tarifs sont majorés de 50€ si le pilote s'engage dans les 10 jours avant l'épreuve.**

**Il n'y a pas de droit d'engagement pour la catégorie éducative, celle-ci ne fait l'objet d'aucun chronométrage.** La présence d'un éducateur diplômé est obligatoire pour encadrer cette catégorie. Le médecin de l'épreuve monte avec la direction de course lors de la démonstration « éducative ».

**Les engagements sont clos à 23h59 le mardi précédent l'épreuve. Ensuite, les engagements ne sont plus pris en compte, sauf repêchage d'un pilote sur liste d'attente, à charge pour l'organisateur de contacter les pilotes concernés.**

Les droits d'engagement sont remboursés dans le mois qui suit l'épreuve, dans la mesure où le concurrent **déclare son forfait sur Engage-Sports ou s'il** prévient l'organisateur de son forfait avant le début des vérifications administratives.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont pas remboursés.

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

Les pilotes ayant accédé trois fois au podium au cours de l'année dans la catégorie Promotion ne peuvent plus participer à la catégorie Promotion pour les trois années suivantes.

Lors de la première épreuve, les concurrents élisent leurs 3 représentants : 1 solo, 1 sidecariste, 1 quad.

## **Article 4 - Briefing**

Un briefing est organisé sur chaque épreuve avant le début des essais. Tous les pilotes sont tenus d'y participer et doivent émarger la feuille de présence.

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

Les catégories Promotion, Motos et Side-car anciens bénéficient d'un briefing spécifique **et obligatoire**.

## **Article 5 - Parcours**

Le championnat se dispute sur les parcours retenus et validés par la commission, après examen des candidatures et visite des parcours (définition des emplacements **des postes de commissaires** et des types de protection). Des dérogations peuvent être acceptées par la commission.

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

Les parcours ne correspondant pas à la définition précédente peuvent éventuellement être acceptés après étude par la commission.

Pour des raisons de sécurité, la commission nationale de vitesse se réserve le droit de refuser la validation d'une piste, même si celle-ci répond aux critères précités.

Un agrément Championnat de France concernant une course de côte est valable pendant quatre ans, sauf modification importante sur le tracé.

Le départ de la côte doit être aménagé par le tracé de 2 lignes :

- La ligne de départ barrant la chaussée située 3 mètres avant l'axe de la boucle chrono,
- La seconde située à 15 mètres au-delà de la ligne de départ,

L'intervalle compris entre ces deux lignes constituant la zone de faux départ.

Un seul faux départ est toléré par montée.

Aucune zone de chauffe ne doit être prévue.

Chicane : Dans le cas d'une chicane sur le tracé : (**voir plan annexe 1**) celle-ci est matérialisée par des plots en plastique lestés de sable. Elle est marquée au sol par de la peinture avec un deuxième marquage 10 cm en amont.

Le non-respect de la chicane ou un déplacement des plots supérieur à 10 cm entraîne la suppression du temps de la montée en essais et de deux secondes de pénalité en course. (voir annexe 1)

Configuration Quads (à définir pour chaque tracé lors de la visite de la piste) : **des mini cônes sont placés aux endroits retenus, ils restent en permanence durant l'épreuve.**

Le déplacement de ceux-ci entraîne : une pénalité de 1 seconde par marquage déplacé.

Dans la mesure du possible, la visite de sécurité de la piste est faite le vendredi après 17h30.

## **Article 6 - Transpondeurs**

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeurs.

En catégorie **Anciennes**, le même transpondeur sert pour la course en régularité et la course de vitesse.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se voient remettre, une fois les vérifications techniques et administratives terminées et validées, un transpondeur qu'ils doivent restituer à l'issue de la manifestation.

Le transpondeur doit être placé conformément aux prescriptions du service de chronométrage. **Le support de transpondeur adapté est obligatoire.**

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 du transpondeur est à la charge du concurrent. **Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la FFM où à l'adresse du responsable chronométrage.**

## **Article 7 – Déroulement des épreuves**

Conformément aux dispositions des règles générales CNV pour les courses de côte.

Les séries, **les doubles montes et le planning horaire de l'épreuve** sont définis par le directeur de course suivant le nombre de pilotes.

Dans la mesure du possible ce schéma de série est appliqué durant tout le championnat.

En essais comme en course, les départs sont donnés au minimum toutes les 20 secondes.

Les épreuves **du Championnat de France de la Montagne** se déroulent sur deux journées. Chacune des journées est indépendante et comporte des essais et des courses.

### **1<sup>ère</sup> journée :**

Essais libres  
Essais chronométrés  
1<sup>ère</sup> manche de course  
Essais libres si possible

### **2<sup>ème</sup> journée :**

Essais libres  
Essais chronométrés  
2<sup>ème</sup> manche de course  
3<sup>ème</sup> manche de course

**A minima le pilote doit satisfaire à une montée d'essais pour participer aux courses 1, 2 et 3.**

Si un pilote ne pouvait pas participer aux essais chronométrés, le jury avec l'accord du directeur de course peut le repêcher en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Dans la catégorie moto **ancienne** et side car **ancien**, pour chacune des épreuves, il y a au minimum 2 montées libres, 2 montées chronométrées et 4 courses (2 en vitesse et 2 en régularité) réparties de la façon suivante :

\*samedi : régularité avec 1 essai libre, 1 essai chronométré et 2 montées.

\*dimanche : vitesse avec 1 essai libre, 1 essai chronométré et 2 montées.

Les montées se font dans l'ordre des numéros pour les essais libres et chronométrés. Les essais chronos du samedi déterminent l'ordre de départ de la course 1, ceux du dimanche de la course 2 et 3.

Les montées de courses se font dans l'ordre inverse du résultat des essais chronométrés (le dernier qualifié part en premier) à l'exception des catégories Moto 25 Power, Motos Anciennes et Promotion, qui partent dans l'ordre des qualifications.

Toute série qui est commencée ne peut être interrompue par un retardataire d'une autre série (double monte et série rapprochée) celui-ci part en dernier de la série en cours avec une pénalité d'une seconde.

Tout pilote qui ne se présente pas sur la ligne de départ dans l'ordre de son numéro et qui occasionne un retard dans les procédures de départ est pénalisé d'une seconde. Il part en dernier de sa série.

S'il se met à pleuvoir, le directeur de course peut neutraliser la montée et la déclarer WET dans les conditions des règles générales de vitesse pour les courses de côte. Il est donné 20 minutes pour un changement de pneumatiques (avec nouveau départ de l'ensemble de la série).

A l'issue de la troisième montée, sont obligatoirement mises en parc fermé pour une durée de trente minutes à compter de l'heure d'affichage des résultats, les motos des pilotes ayant réalisé les trois meilleurs temps, ainsi que toute autre moto choisir par la direction de course ou le responsable technique. Ces dernières sont sous le contrôle d'un commissaire technique et sous la responsabilité du pilote des contrôles de conformité peuvent être faits.

Il est rappelé que le port du casque (qui doit être conforme à l'article 15 des règles générales des contrôles techniques) est également obligatoire pour le retour.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fait sous la responsabilité du directeur de course.

Tout pilote qui déclare forfait pendant l'épreuve doit le déclarer immédiatement à la direction de course, **et rendre son transpondeur**.

### **Article 8 - Classements**

Chaque manche donne lieu à l'attribution de points, un point est attribué au premier à l'issue des qualifications. Les points attribués à la dernière épreuve seront doublés.

**Les pilotes engagés à l'année se verront attribuer un point par épreuve effectuée.**

Dans chaque catégorie, les points suivants sont attribués pour chaque montée :

1 <sup>er</sup>	25 points	6 <sup>ème</sup>	10 points	11 <sup>ème</sup>	5 points
2 <sup>ème</sup>	20 points	7 <sup>ème</sup>	9 points	12 <sup>ème</sup>	4 points
3 <sup>ème</sup>	16 points	8 <sup>ème</sup>	8 points	13 <sup>ème</sup>	3 points
4 <sup>ème</sup>	13 points	9 <sup>ème</sup>	7 points	14 <sup>ème</sup>	2 points
5 <sup>ème</sup>	11 points	10 <sup>ème</sup>	6 points	15 <sup>ème</sup>	1 point

Concernant l'attribution des points, dans le cas où deux pilotes sont ex-æquo, ils marquent tous les deux le nombre de points de la place qu'ils ont obtenue, les suivants marquent les points correspondant à leur place. Exemple : deux pilotes sont ex-æquo en ayant réalisés le troisième temps, ils marquent chacun 16 points le suivant marque donc 11 points.

Les ex-æquo sont départagés en considération du nombre de places de 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, etc. S'il est impossible de les départager, ils ont le même classement.

Le classement de l'épreuve est effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote dans les 3 séries, les primes sont attribuées en fonction de ce classement.

Pour la catégorie 25 power, un classement global est effectué ainsi qu'un classement pour la catégorie junior.

Pour les catégories moto **ancienne** solo et side car **ancien**, en régularité, le classement ne prend en compte que l'écart entre les deux montées de course du samedi, celui qui a le plus petit écart entre les 2 montées de course est déclaré vainqueur. En vitesse, le plus rapide sur le classement journée est déclaré vainqueur.

Le classement régularité se fait sur les deux montées du samedi.

Le classement vitesse se fait sur les deux montées du dimanche.

Une série supplémentaire course 2 a lieu pour la catégorie régularité le samedi.

**Pour toutes les catégories, il faut un minimum de 5 pilotes pour obtenir un titre de champion de France.**  
Si moins de 5 pilotes sont classés dans une catégorie à la fin de l'année, celle-ci devient Trophée de France.

### **Article 9 - Réclamations**

Le dépôt de réclamation doit s'effectuer conformément à l'article 8 du règlement général **et au maximum 30 minutes après l'affichage des résultats signés par le directeur de course**.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix, à l'arrivée, sans que le pilote visé puisse prétendre à une indemnité quelconque.

### **Article 10 - Remise des prix**

Dans la mesure du possible la remise des prix doit se faire au maximum une demi-heure après l'affichage des résultats de la dernière manche de course.

Des coupes aux 3 premiers de toutes les catégories (y compris juniors) doivent obligatoirement être remises.

Des coupes sont attribuées au 3 premiers des Promotion 1, 2 et 3 en fonction du classement.

**Des lots ou coupes doivent être prévus pour la catégorie éducative.**

Pour les motos **anciennes** et side car **ancien**, des coupes sont remises aux 3 premiers de toutes les catégories vitesse et régularité.

Les prix minimums suivants doivent être versés aux pilotes dans chaque classe du Championnat de France (à l'exception des catégories Moto 25 Power, 300, Quads, Promo, motos et side-cars anciens et sont attribués suivant le temps de la meilleure montée de chaque pilote, (classement journée) et suivant le nombre d'engagés.

Primes attribuées pour 10 engagements et plus :

1<sup>er</sup> 200€

2<sup>ème</sup> 140€

3<sup>ème</sup> 120€

Primes attribuées pour moins de dix engagements :

1<sup>er</sup> Remboursement du droit d'engagement.

## **Article 11 - Officiels**

La CNV désigne un délégué, président du jury, un directeur de course, un directeur de course adjoint, et deux commissaires techniques 2<sup>ème</sup> degré (dont un responsable). **Si le contrôle sonométrique dynamique est mise en place, un Opérateur Niveau Sonore (ONS).** Un commissaire 2<sup>ème</sup> degré supplémentaire est désigné par la CNV. Le club organisateur doit nommer au minimum deux commissaires sportifs 2<sup>ème</sup> degré pour le jury et **deux commissaires techniques (minimum 1<sup>er</sup> degré) sur la durée de l'épreuve.** Ces désignations doivent avoir obtenu l'aval de la C.N.V.

La FFM désigne les chronométreurs. Leurs frais sont pris en charge par le club organisateur sur la base d'un forfait défini par la fédération.

## **Article 12 – Responsabilité**

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.

**Dans l'enceinte du parc coureur, courtoisie et respect envers les autres pilotes sont de mise, il est impératif qu'à partir de 22h30/23h00 le calme soit de rigueur. Attention au volume de la musique, aux éclats de voix et autres manifestations sonores.**

**Il est rappelé aux pilotes qu'ils sont responsables de leurs accompagnants.**

Chaque concurrent doit être en possession d'un tapis environnemental et d'un extincteur selon l'article 21 des RG pour les contrôles techniques.

Tout pilote qui est pris dans la côte les jours précédents l'épreuve avec une machine non-conforme au code de la route ou en violation avec celui-ci est sanctionnée par le jury. Cette sanction peut aller jusqu'à l'exclusion.

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

L'accès du parc pilote à la ligne de départ et la descente de la côte se font à vitesse modérée, avec casque et gants et combinaison fermée.

Les comportements suivants sont interdits : burn, roue arrière, roue avant (stoppie), vitesse excessive.

## **Article 13 – Laissez passer**

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

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

## **Article 14 – Vérifications administratives et techniques**

### **Article 14.1 – Généralités toutes catégories**

Les pilotes présentant des machines aux contrôles administratif et technique sans leur carte grise, ou pour les machines en RSV, sans une facture émise par un professionnel certifiant que la machine ne présente aucun danger, se voient refuser la participation à l'épreuve sans pouvoir prétendre au remboursement du droit d'engagement. **Cette disposition ne s'applique pas la catégorie éducative, 25 Power, quads, side-cars,**

ni aux modèles Compétition Client (Honda RS, Yamaha TZ, Aprilia RSW). Le CERFA n°13853\*01 doit être présenté.

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité.

Les contrôles ont lieu le jour précédent les essais à minima de 14h30 à 19h30 et se poursuivent le jour des essais de 7h30 à 9h30.

Chaque concurrent doit **présenter son équipement** et sa (ou ses) machine(s) aux opérations de vérifications techniques y compris au sonomètre à chaque épreuve.

Les contrôles techniques sont effectués dans le respect du chapitre des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte.

Les vérifications techniques préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine et de l'équipement reste sous la responsabilité du pilote.

Lors de la première épreuve, les pilotes (sauf Promotion et Éducative) reçoivent un livret technique qu'ils doivent obligatoirement présenter aux commissaires techniques à chaque épreuve.

Pour la catégorie Moto 25 Power des contrôles de puissance peuvent être effectués durant la manifestation.

#### **Article 14.2 - Numéros**

**La couleur des plaques et des numéros est libre à condition qu'elle ne soit pas brillante, que les dimensions restent réglementaires (cf. règles générales pour les contrôles techniques) et que leur contraste soit suffisant pour être lisible. Les commissaires techniques sont seuls juges de la bonne lisibilité des plaques numéros.**

#### **Article 14.3 - Carburant**

**Carburant libre.**

#### **Article 14.4 – Contrôle du bruit**

Si le contrôle sonométrique dynamique n'est pas mis en place, le contrôle sonométrique est réalisé à l'aide d'un sonomètre.

Leur niveau sonore doit être à **102 dB/A maximum** conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques (méthode FIM).

Un compte tour fixe, permanent et en état de fonctionnement à tout moment doit être présent sur toutes les machines.

Les mesures débutent lors de la première montée pour toutes les machines. Toute machine non conforme sera recontrôlée à l'arrivée de la seconde montée.

Des contrôles aléatoires peuvent être faits à tout moment de la manifestation.

En cas de non-conformité le pilote peut être sanctionné.

#### **Méthode de contrôle sonométrique des machines Anciennes**

Le régime moteur est calculé en tenant compte de la course du piston et de l'année de production de la machine (année modèle de la machine).

Le pilote s'engage à respecter le niveau sonore indiqué dans le règlement soit 102 dB/A maxi.

Le sonomètre pour la mesure doit être placé à 50 cm et 45° par rapport à l'axe du pot d'échappement (méthode FIM).

Le régime moteur pour la prise de son correspond à une vitesse linéaire du piston de :

Production Année ou période	Vitesse linéaire du piston VP	Régime moteur
Jusqu'à 1960	8 m/s minimum	Minimum 50% du régime max *
1960 à 1969	9 m/s	Minimum 50% du régime max *
1970 à 1980	10 m/s	Minimum 50% du régime max *
Après 1980	11 m/s	Minimum 50% du régime max *

\* - Valeur indicative - Appliquer la formule ci-dessous pour la valeur exacte

Calcul valable pour les 2 temps et 4 temps confondus.

La formule de calcul du régime moteur à appliquer pour la mesure du bruit est la suivante :  
 $N (T/mn) = (VP/(C^2))^*60^*1000$

N= régime moteur

VP= Vitesse du piston

C= course du moteur

Le contrôle du bruit des machines supermotard et quads est effectué selon les règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de cotes CNV.

#### **Article 14.5 – Usage de la visserie alliage et titane**

Interdite pour la partie cycle et moteur autre que celle prévue d'origine.

#### **Article 14.6 - Refroidissement**

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

#### **Article 14- 7- Feu arrière**

Le feu arrière n'est pas obligatoire.

#### **Article 14.8 – Récupérateurs**

Les machines doivent être munies de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

La capacité des récupérateurs devra être :

- de 250 ml pour les reniflards de la boîte de vitesse.
- de 500 ml pour le moteur,

Les reniflards d'huile doivent être connectés et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 ml) en matériau approprié.

#### **Article 15 – Equipements obligatoires**

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les commissaires techniques.

À tout moment de la manifestation, les commissaires techniques peuvent, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport est immédiatement adressé au directeur de course pour l'en informer.

Liste de l'équipement :

- Combinaison de cuir ou jugé équivalent homologué une pièce **en bon état**,
- Gants en cuir ou jugé équivalent homologué sans déchirures et à manchettes,
- Bottes en cuir ou jugé équivalent homologué et en bon état (bottines recouvrant au minima la cheville tolérées pour les équipages side-car et quadeurs)
- Protection dorsale EN1621-2
- Protection pectorale EN1621-3 (sauf pour les féminines et passagers side car)
- **Airbag obligatoire.** Pour être accepté sur les épreuves, tout airbag doit :
  - figurer sur la liste des airbags auto-certifiés de catégorie 2 publiée par la FIM ;
  - ou figurer sur la liste FFM des airbags auto-certifiés disponible à l'adresse <https://pratiquer.ffmoto.org/reglements-vitesse>
  - ou respecter la norme EN 1621-4 pour les airbags mécaniques

**Le gilet airbag n'est pas obligatoire sur une épreuve de Ligue mais l'est seulement le cadre du Championnat de France (cf. article 15 des règles générales pour les contrôles techniques). Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les catégories 25 Power, Side-car et Quads.**

Les normes de casques suivantes sont autorisées :

- Europe : ECE 22-05 ou ECE 22-06. **La norme ECE 22-05 ne sera plus admise en 2027.**
- Japon : JIS T 8133 : 2015
- USA : SNELL M 2015
- FIM : FRHPhe – 01 et 02.

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur ou à l'intérieur des casques. Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.

En cas de chute, suivant la gravité et si le pilote ne reprend pas la piste, le directeur de course récupère le casque et le remet au responsable du contrôle technique, celui-ci décide de la conformité du casque, il est en mesure de le confisquer jusqu'à la fin de l'épreuve.

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

A la suite d'une chute et au rapatriement de la machine, l'équipement du pilote et la machine concernée doivent être obligatoirement présentés et validés par un contrôleur technique avant de reprendre le départ.

## **Article 16 – Règles techniques générales toutes catégories machines solos**

Les machines autorisées à disputer le Championnat de la Montagne doivent répondre aux définitions des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte CNV.

A la demande du jury de l'épreuve, il peut être procédé à des contrôles de carburant et de cylindrée. Si un contrôle de cylindrée est demandé par le jury de l'épreuve, et s'il s'avère que le véhicule est conforme, il est alloué la somme de 40€ pour un 2 temps et de 60€ pour un 4 temps.

### **Article 16.1 – Béquille**

**Les béquilles doivent être retirées sauf pour les éducatives.**

### **Article 16.2 – Cadre**

Le numéro de cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise ou sur la facture (cf. article 4).

En cas de remplacement du cadre par un modèle d'occasion, le pilote doit avoir en sa possession l'original de la facture d'achat de ce cadre.

Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

### **Article 16.3 – Commandes au pied**

Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimale des repose-pieds qui devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre

pliable, ils doivent comporter un embout fabriqué dans une matière Téflon, plastique ou équivalent (diamètre 16 mm). Les repose-pieds pliables doivent être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

#### **Article 16.4 – Carénage**

Tout carénage du commerce est admis à condition que la fixation présente toutes les garanties de sécurité et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

Pour les machines 4 temps, les bacs récupérateurs d'huile sont obligatoires.

Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne peuvent pas en être équipées.

Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. *Le carénage ne doit comporter aucun trou ou bouchon.* Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée.

Les motos n'ayant pas à l'origine de carénage doivent être équipées d'un sabot pour la récupération de la moitié du liquide de refroidissement et de lubrification moteur.

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

#### **Article 16.5 – Carter moteur**

**Tous les carters moteurs contenant de l'huile (Embrayage, allumage) et pouvant être en contact avec la piste après une chute doivent être protégés par un cache en matière métallique, en alliage d'aluminium ou titane ou en matériaux composites résistant aux chocs et à l'abrasion.**

#### **Tous carters de protection doivent être fixés par des vis**

#### **Article 16.6 – Récupérateurs**

Les machines doivent être munies de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

La capacité des récupérateurs devra être :

- de 250 ml pour les reniflards de la boîte de vitesse.
- de 500 ml pour le moteur,

Les reniflards d'huile doivent être connectés et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 ml y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour. Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 ml) en matériau approprié.

#### **Article 16.7 – Boîte de vitesses**

Boîte d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale peut être changée, mais le pas doit rester d'origine.

#### **Article 16.8 – Coupe circuit**

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

#### **Article 16.9 – Partie cycle**

D'origine du type considéré.

#### **Article 16.10 – Roues**

Libres, sauf magnésium et carbone. Entretoises des roues avant et arrière libres. Les jantes magnésiums et carbone sont autorisées si elles sont montées d'origine sur le modèle de série.

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

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

#### **Article 16.11 – Pneumatiques**

Les pneus utilisés **peuvent** être du type tourisme, sculptés, moulés, tarifés et porter la lettre symbole de vitesse maximum (H.S.V Z ou W) conformément à la norme ETRTO.

Les pneus référencés cross ou enduro sont interdits

Pneus slicks interdits sauf :

- motos équipées de pneumatiques de tailles 90/80-17 pour l'avant et 115/75-17 pour l'arrière
- motos de la catégorie **Moto 25 Power et 300**
- motos de la catégorie OPEN

#### **Article 16.12 – Système d'échappement**

Les silencieux peuvent être remplacés par un adaptable. Son extrémité ne doit pas être saillante. et ne doit pas dépasser l'aplomb du pneu. **La sortie doit être protégée (bord arrondi).**

#### **Article 16.13 – Fourche**

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

#### **Article 16.14 – Réservoir d'essence**

Pièce d'origine du type considéré.

**La mousse dans le réservoir (Type explosafe) n'est pas obligatoire mais conseillée.**

#### **Article 16.15 – Réservoir d'huile**

Pièce d'origine du type considéré.

#### **Article 16.16 – Guidon**

Libre du commerce.

Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite. **Titane et carbone interdit.**

#### **Article 16.17 – Pontets de fourche**

Autorisés. Protection obligatoire.

#### **Article 16.18 – Amortisseur de direction**

Autorisé. **Ne peut pas servir de butée de direction.**

#### **Article 16.19 – Freins**

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

Disques de frein adaptables autorisés. Disques carbone interdits.

**La protection du levier de frein avant est obligatoire.**

#### **Article 16.20 – Amortisseur arrière**

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de bielles ou de renvoi existe, celui-ci doit être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

La partie démontable du garde boue arrière peut être retirée.

#### **Article 16.21 – Protection de chaîne, pignon sortie de boîte de vitesse**

Une protection (dent de requin) fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire.

Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon, ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5mm. Elle doit être fixée solidement. Une protection du pignon de sortie de boite est obligatoire.

#### **Article 16.22 – Kick – démarreur**

Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement.

La pédale de kick peut être retirée (mais le mécanisme doit rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique doivent conserver celui-ci.

#### **Article 16.23 – Embrayage**

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

### **Article 17 – Règles techniques spécifiques par catégories**

#### **Article 17.1 – Catégorie motos anciennes et side-car ancien**

Seules les motos et side-cars construits ou modifiés pour participer aux courses sont habilités à participer au championnat. Les motos et side-car fabriqués avant le 31/12/1995 sont admis à concourir pour le championnat. De même sont autorisées à participer des répliques fabriquées avec des techniques en vigueur jusqu'à la fin de l'année 1995.

Les véhicules qui ne répondent pas au règlement technique en vigueur ne sont pas autorisés à participer au championnat.

##### **Sont interdits :**

- Frein avant avec étriers radiaux
- Etriers de frein 4 pistons maxi
- Moteur suralimenté (turbo)
- Phares et rétroviseurs sont prohibés sur les véhicules destinés à concourir.
- Les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits
- Pneus pluie dans la catégorie Motos Anciennes pour les machines en roues de 18 pouces.
- Les roues de 17 pouces ne sont autorisées en Motos Anciennes que dans la mesure où elles équipent les machines livrées en France en équipement d'origine (catalogue ou article original faisant foi).
- Couvertures chauffantes pour les machines équipées de roues 18 pouces en catégorie Motos Anciennes

##### **Sont autorisés :**

- Catégorie Motos Anciennes machines en roues 17 pouces :
  - Les couvertures chauffantes
  - Pneus pluies
- **Les béquilles doivent être déposées**

##### **Sont obligatoires :**

- Le garde-boue : avant et arrière
- Le garde-boue à l'avant peut être absent seulement en présence d'un carénage complet
- Les motos doivent être équipées de freins à commandes indépendantes pour chacune des deux roues

#### **Article 17.2 – Catégorie Promotion**

Dans le cadre des épreuves organisées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme, celle-ci propose à l'intention des pilotes amateurs un cycle d'épreuves sans classement cumulé dénommé Promotion.

Les pilotes NCO engagés en catégorie Promotion ne peuvent pas rouler dans une autre catégorie du championnat de France lors de l'épreuve à laquelle ils participent en catégorie Promotion, sauf en tant que passager side-car.

#### **Article 17.2.1 – Définition des machines Promotion**

Le motocycle de promotion doit être fabriqué en série et être vendu normalement dans le commerce.

**Tous les points non décrits dans ce règlement spécifique Promotion doivent être conformes aux**

**règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côtes.**

#### **Article 17.2.2 – Modifications obligatoires**

Doivent être retirés obligatoirement :

- les clignotants (ou scotchés)
- le(s) rétroviseur(s)
- les repose-pieds passager
- la plaque minéralogique
- le phare (ou scotché)
- le feu arrière (ou scotché)
- le klaxon
- la béquille

#### **Art 17.2.3 Montage des durites de frein**

Le montage d'origine peut être conservé.

#### **Article 18 - Catégorie éducatives**

Les éléments suivants doivent être conformes :

- Présence d'un coupe circuit type cordon
- Dent de requin
- Bac récupérateur pour moteur 4 temps
- Protection de levier non obligatoire
- Protection rembourrée sur la barre transversale ou et sur les brides de fixations (pontets) de celui-ci.

Les équipements obligatoires sont les suivants :

- Casque intégral ECE 22-05 (interdiction de la norme 22-05 à partir de 2027) ou ECE 22-06
- Combinaison 1 pièce ou 2 pièces zippées cuir ou matière jugée équivalente (équipement cross non autorisé)
- Gants et bottes ou bottines recouvrant la malléole en cuir ou matière jugée équivalente
- Dorsale 1621-2 et pectorale 1621-3

#### **Article 19 – Catégorie side-car**

**Les machines doivent être conformes aux règles générales pour les épreuves de vitesse « Spécifications complémentaires pour les side-cars », sauf pour les articles suivants :**

- Coupe circuit passager : obligatoire sauf sur side-car sortie avant
- Feux arrière : non obligatoire
- Réservoir : La mousse dans le réservoir (Type explosafe) n'est pas obligatoire mais conseillée

#### **Article 20 – Règles techniques générales pour les quads**

Tous les points non décrits dans ce règlement spécifique quads doivent être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

#### **Article 20.1 – Règles Générales Quads**

Le quad de compétition est un véhicule à 4 roues ayant une roue à chaque extrémité diagonale. Un seul pilote est assis à califourchon. Aucune restriction n'est imposée quant à la marque, la construction ou le genre de motorcycle en dehors de celles spécifiées ci-dessous. La cylindrée doit être : 125cc à 750cc mono et bicylindres 2 temps ou 4 temps.

#### **Article 20.2 – Direction – Guidon – Papillon des gaz**

La direction est assurée par les roues avant et par l'intermédiaire d'un guidon d'une largeur de 650 mm mini à 850 mm maxi.

Le guidon, doit être équipé **si nécessaire** d'une protection rembourrée sur la barre transversale **ou et** sur les brides de fixations (**pontets**) de celui-ci.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de C/C.

Tous les leviers doivent se terminer par une boule sphérique de 16 mm minimum.

La réparation des guidons en alliage léger est interdite. ainsi que l'emploi des matière constitutantes suivantes : titane et carbone.

Le papillon des gaz doit se fermer lorsque le pilote ne s'agrippe plus à la poignée ou au levier.

Le coupe circuit doit interrompre le circuit primaire de l'allumage et être attaché au pilote. Il doit couper l'allumage si le pilote quitte sa machine.

La protection du levier de frein n'est pas requise compte tenu de l'architecture du véhicule rendant impossible l'enchevêtrement.

### **Article 20.3 - Transmission**

La transmission doit s'effectuer par les roues arrière uniquement par l'intermédiaire d'un axe solide (les différentiels ne sont pas autorisés).

Un pare-chocs ou protection (**bumper**) protégeant l'arrière de la couronne et du disque de frein est requis.

Le pignon de sortie de boîte de vitesses doit être protégé par un carter ou une protection adéquate.

### **Article 20.4 – Roues et pneumatiques**

Le diamètre des jantes doit être compris entre 8 et 10 pouces pour les roues avant et arrière.

Les roues à rayons ne sont pas autorisées.

Les roues arrière doivent être protégées par des gardes boues en matériaux incassables couvrant chaque roue sous un angle de 30 degrés minimum.

Le retaillage des pneumatiques **est interdit**.

Les pneus slicks sont autorisés.

Les pneus de type TT, Enduro et Cross sont interdits.

La hauteur de sculpture est de 8 mm maximum.

### **Article 20.5 - Freins**

Les roues avant doivent être munies d'un frein fonctionnel installé sur chaque axe, les roues arrière doivent être équipées d'un frein unique solidaire de l'axe de transmission.

Les freins avant sont commandés par un levier fixé au guidon. Le frein arrière est commandé par une pédale au pied, le freinage intégral est autorisé.

**La protection de frein avant n'est pas obligatoire.**

### **Article 20.6 – Moteur et protection moteur**

Les carters moteurs ne peuvent être positionnés derrière le pilote.

Freinage par un fil acier ou inox de sécurité des bouchons de remplissage d'huile, de vidange, de niveau ainsi que tous les raccords amovibles de durites d'huile de lubrification.

Récupérateur (huile, essence, eau) :

- Moteurs 2 temps, un récupérateur d'essence de carburateur de 0.5 litre doit être correctement fixé.
- Moteurs 4 temps, le système de recyclage doit rester connecté. Un carénage ou un sabot doit être positionné sous le moteur afin de permettre la récupération de 50% des liquides, huile moteur et/ou eau du circuit de refroidissement, en cas d'incident moteur.

Les récupérateurs doivent être vidés avant chaque départ et doivent rester étanches même si le quad est couché.

### **Article 20.7 – Dimensions**

La largeur totale, hors tout, ne peut excéder 1300 mm.

La hauteur maximale au niveau du siège du pilote doit être de 950 mm.

La garde au sol doit être supérieure à 50 mm sur la surface totale du quad.

### **Article 20.8 - Protections**

Un bumper ou tube de protection doit être fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule. Dans le cas d'un tube, les deux extrémités doivent être obstruées par un embout en nylon, plastique, ou matière équivalente et arrondi.

Un nerf bar sans partie saillante d'un diamètre minimum de 25 mm doit être prévu de chaque côté du véhicule.

Il doit être fixé par un minimum de 2 points et comporter des sangles entrecroisées ou un treillis rigide pour empêcher que le pied du pilote ne touche le sol accidentellement et en retrait de 100 mm maximum par rapport à l'alignement extérieur des roues avant.

Ce nerf bar doit, par construction, être relevé à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipé d'une protection rigide évitant l'intrusion d'un pied entre celui-ci et le protège roue arrière.

### **Article 20.9 - Silencieux**

Le silencieux ne doit pas dépasser l'aplomb arrière de la machine. Le tube de fuite ne doit pas dépasser de plus de 5 mm le corps du silencieux.

**Article 20.10 – Plaques et numéros des machines**

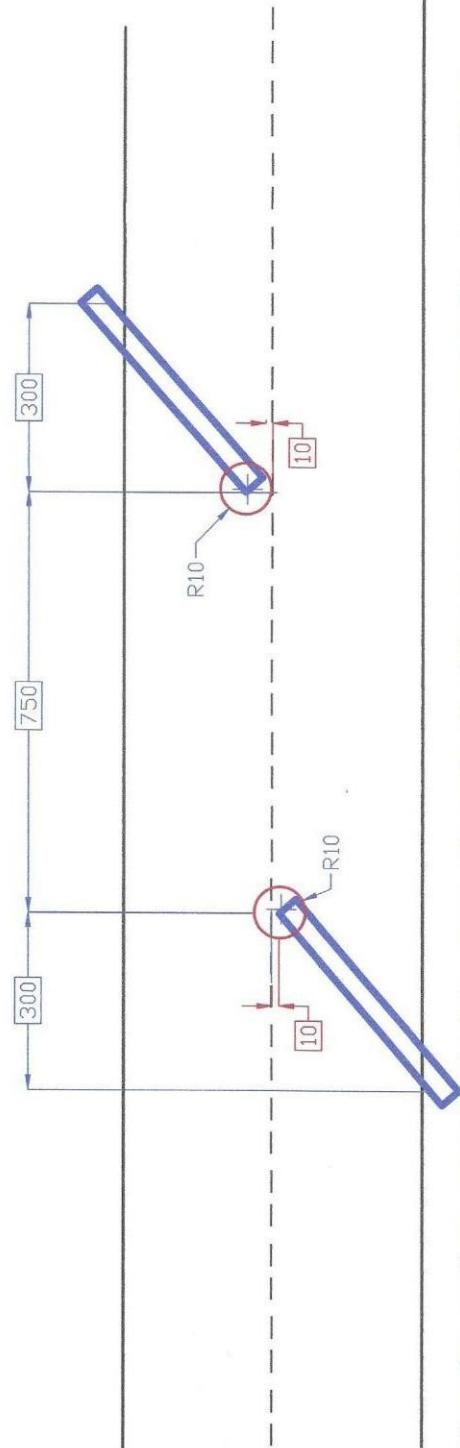
Les machines doivent porter 3 plaques numéro, une sur la face avant et une sur chaque flanc.

Les couleurs sont libres mais les numéros doivent être lisibles et non brillants, le contraste doit être suffisamment marqué par rapport au fond de couleur des carénages. Le commissaire technique peut refuser toute plaque et numéro si ceux-ci ne sont pas lisibles.

**Article 20.11 – Réservoir et carburant**

La mise à l'air du réservoir d'essence doit être équipée d'un clapet anti-retour qui évite le refoulement de carburant, y compris en cas de retournement de la machine. **La mousse dans le réservoir (Type Explosafe) n'est pas obligatoire mais conseillée.**

ANNEXE 1 : Chicane



10 Configuration quads / side-car : Ouvrir de 10 cm par rapport à l'axe médiant

Configuration Solo: Axe médiant de la route