

REGLEMENT PARTICULIER SPRINT DES P'TITS CUBES LE 14 JUIN 2026 IDEAL KART FRANCE ZONE AEROPORT MIRECOURT

Article 1 : Définition

Le Moto Club de Lunéville organise une épreuve de vitesse 25 Power, intitulée « **Sprint des P'tits Cubes** », sous l'égide de la FFM, sur le Circuit de Karting de Mirecourt-Juvaincourt 88 « Idéal Kart France », ouverte aux motos de moins de 25 CV, le 14 Juin 2026

Article 2 – Catégories

PIT/GP 15 : pilotes à partir de 15 ans révolus à la date de la manifestation.

Machines à boîte de vitesse de type PIT BIKE/GP, jusqu'à 125cc 2 temps et 166cc 4 temps monocylindre, de moins de 15cv à la roue arrière.

Sont exclus les machines à variateur et double variateur.

Tailles de roues de 10 à 12 pouces.

Plaques blanches – numéros bleus

PIT/GP 25 : pilotes à partir de 15 ans révolus à la date de la manifestation.

Machines à boîte de vitesse de type PIT BIKE/GP, jusqu'à 125cc 2 temps et 250cc 4 temps monocylindre, de moins de 25cv à la roue arrière.

Sont exclus les machines à variateur et double variateur.

Tailles de roues de 10 à 12 pouces.

Plaques blanches – numéros verts

Les machines électriques sont admises en Coupe de France 25 Power Série sous réserve de respecter les règles de puissance dans la catégorie mentionnée.

Enfants : (Mini OGP Ligue 115, 160,190, PITGP Jeune)

Mini OGP Ligue 115 : Pilotes à partir de 7 ans jusqu'à 11 ans révolus à la date de la manifestation.

Machine limitée à 110cc embrayage semi-automatique ou 115cc 4T à boîte de vitesse.
Puissance maximum 12cv à la roue arrière.

Plaques blanches - **Numéros noirs**

Mini OGP Ligue 160 : Pilotes à partir de 10 ans jusqu'à 14 ans révolus à la date de la manifestation.

Châssis type GP(*)

Machines 160cc 4T monocylindre, 155cc Zongshen (2 soupapes), YX 160 (2 soupapes)
Tokawa 160 (2 soupapes).

Puissance maximum 14cv à la roue arrière.

Plaques rouges - Numéros blancs

Mini OGP Ligue 190 : Pilotes à partir de 12 ans jusqu'à 16 ans à la date de la manifestation.

Châssis type GP(*)

Machines 190cc Daytona (4 soupapes) type FSM. Puissance maximum 22cv à la roue arrière.

Plaques Noirs - Numéros blancs

(*) Les châssis validés à ce jour par la Fédération Française Motocyclisme sont BUCCI, OHVALE, GRC, VMC, YCF, MIR, IRM, HONDA et PITOM (Prototypes exclus).

PITGP Jeunes GrandEst : Pilotes à partir de 7 ans jusqu'à 14 ans révolus à la date de la manifestation.

Machines à boîte de vitesse de type PIT BIKE/GP, jusqu'à 125cc 2 temps et 166cc 4 temps monocylindre, de moins de 15cv à la roue arrière. De 7 ans à 11 ans merci de choisir la catégorie Mini GP Ligue 115, de 10

ans à 14 ans merci de choisir la catégorie MiniOGP160. Le règlement technique est le même que pour la catégorie PITGP15.

Sont exclus les machines à variateur et double variateur.

Découvertes : Des séances sont incorporées sur la journée pour la découverte du sport moto. Les séances sont gratuites.

Les sessions sont gérées par un éducateur.

Les jeunes pilotes âgés de 6 à 13 ans, devront être titulaires d'une licence ETJ ou LJD ou LJDE ou LJE.

Chaque pilote de 7 ans à 99 ans, titulaires d'une licence FFM, type NCO annuelle ou type LJA une manifestation, à prendre sur : <http://licencie.ffmoto.net>.

Article 3 – Engagement

Un pilote ne peut être inscrit que dans une seule catégorie par épreuve.

Code Moto Club Lunéville = C1559 / Épreuve N° 304 pour le 14 juin 2026

Droit d'engagement (hors licence) :

100€ pour les catégories --- **PIT/GP 15** --- **PIT/GP 25**

60 € pour la catégorie enfants à régler **avant le 3 juin 2026. A partir du 3 Juin, tarif majoré à 140€** pour les pour les catégories --- **PIT/GP 15** --- **PIT/GP 25** et 100€ pour la catégorie enfants.

Nombre de place limités !

Les pilotes 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 sera valable pour la course.

Team déclarant forfait

Pour tout forfait, un droit administratif de 40 € est retenu et ce, quelle que soit la raison.

Cette déclaration doit être faite par écrit ou email auprès du Moto Club de Lunéville. Le justificatif doit impérativement lui parvenir huit jours avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, le MCL se réserve le droit d'étudier la demande. Pour tout forfait à moins de 8 jours, la totalité de l'engagement est retenue.

Article 4 : Contrôles :

Contrôle administratif :

Les pilotes doivent présenter :

- Leur confirmation d'engagement.
- Leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du Guidon d'Argent ou Or ou du CASM à partir de 12 ans. Les guidons d'or ou d'argent ne sont pas obligatoires pour les LJA.
- Une pièce d'identité.

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

Un briefing est organisé avant les essais (les pilotes doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet).

Toute absence ou retard entraîne le paiement d'une amende 75€, payable avant le départ de la séance d'essais chronos. Les mineurs doivent y être accompagnés par leur représentant légal.

Contrôle technique :

Les machines conformes au 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 :

- Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05 ou ECE 22 06). **La norme ECE 22-05 ne sera plus acceptée en 2027.**
- Leurs gants et bottes ou chaussures en cuir
- La combinaison en cuir d'une seule pièce ou blouson et pantalons de cuir réunis par une fermeture éclair.
- Leur protection dorsale homologuée par la norme EN 1621-2 est obligatoire
- **La protection pectorale norme EN 1621-3 est obligatoire.**

Les airbags sont recommandés.

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'entière 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

Changement de machine

Dans le cas où une machine engagée est dans l'impossibilité de prendre le départ de la course à la suite à 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.**

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
- Toutes les machines doivent posséder un Compte tour (TACHYMETRE) pour faciliter le contrôle technique sonomètre

Les machines sont autorisées à participer à l'épreuve à condition de ne pas excéder 15cv pour les catégories PIT/GP 15, 25cv pour les catégories et PIT/GP 25.

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

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'entière responsabilité du pilote.

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.

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.

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.

Freins

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

Papillons de gaz

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

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.

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.

Refroidissement

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

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 Litres 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.

Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires.

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 présence obligatoire de compte tour.

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.

Largeur

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

Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

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.

Repose pied

Les repose-pieds doivent être repliables ou en téflon.

Feu rouge

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès lors que la piste est déclarée WET. (Mouillé)

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.

Le feu rouge doit être composé de 6 leds d'une puissance de 0,8 à 1,8 watt par led. (Feux arrière de vélo)

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, directement sur la batterie avec un interrupteur placé au guidon.

Pneumatiques

Le choix des pneus est libre. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands mais autorisée en au stand.

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.

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®). Mousse de réservoir. En aucun cas, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages ne sont autorisés.

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

Boîte à air ou filtre à air type KN obligatoire en admission. La hauteur de la boîte à air et cornet ne doit pas excéder 8 centimètres.

Les renforts de cadre pour les scooters sont autorisés. (Scooters)

Sabots récupérateurs

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine. Les machines doivent être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté, si le contrôle le nécessite.

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).

Le changement de moteur est autorisé entre deux manches sous réserve que celui-ci ait été vérifié et marqué lors du contrôle technique.

Le tapis environnemental est obligatoire.

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

Lors du 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.

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

Article 5 : Horaires :	Samedi	Contrôle administratif	14h à 18H00
		Contrôle technique	15h à 18H00

ROULAGE LIBRE LE SAMEDI. C'EST LE KARTING QUI GERE

55 € LA JOURNEE

Dimanche	Contrôle administratif	7h à 8h
----------	------------------------	---------

8h30	8h40	10 min	5 min	Enfants	Warm-up
8h45	8h55	10 min	5 min	PIT GP 15	Warm-up
9h00	9h10	10 min	5 min	PIT GP 25	Warm-up
9h15	9h30	15 min	5 min	Enfants	Essais libres
9h35	9h50	15 min	5 min	PIT GP 15	Essais libres
9h55	10h10	15 min	5 min	PIT GP 25	Essais libres
10h10	10h20	10 min	-	Piste	Entretien piste
10h25	10h45	20 min	10 min	Enfants	Essais chronométrés
11h00	11h20	20 min	10 min	PIT GP 15	Essais chronométrés
11h30	11h50	20 min	-	PIT GP 25	Essais chronométrés
12h00	13h30	Pause			
13h30	13h45	15 min	10 min	Enfants	Course 1
13h55	14h15	20 min	10 min	PIT GP 15	Course 1
14h25	14h45	20 min	10 min	PIT GP 25	Course 1
15h00	15h10	10 min	-	Piste	Entretien piste
15h10	15h25	15 min	10 min	Enfants	Course 2
15h35	15h55	20 min	10 min	PIT GP 15	Course 2
16h05	16h25	20 min	-	PIT GP 25	Course 2
Podium					

Remise des Prix

17h00

Essais / qualification :

Un warm up est prévu de 10 minutes non obligatoire. Une séance d'essais libres de 15 minutes est prévue. Pour la composition de la grille de départ, une séance d'essais qualificatifs de 20 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.

Article 6 : Entraînement :

Possibilité de roulage le samedi, suivant modalités et organisation du circuit. Voir page Facebook
: <https://www.facebook.com/IDEALKARTFrance/>

Article 7 : Stands :

Chaque équipe ou pilote dispose d'un emplacement numéroté de 9 m2 (votre tonnelle 3x3) ou 10 m2 (box couvert 5x2). **Tapis de sol obligatoire** sous chaque moto. **Extincteur à portée, les extincteurs à eau sont interdits.**

La totalité de la **zone des stands** se traverse à **pied** à côté de la machine, **moteur allumé**. Pour les jeunes pilotes, un mécanicien est autorisé à prendre le relais.

Des contrôles permanents seront effectués, le **non-respect** entrainera des **pénalités** pour l'équipe.

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).

L'accès à la zone des stands est réglementé :

- **Sont autorisés**, les personnes **munies d'un bracelet**, pilotes, mécanos-panneauteurs (2 par équipes). Les membres de l'organisation et les secours.
- **Ne sont pas autorisés**, les personnes **sans bracelets**, accompagnants ou public, les animaux, tous les autres 2 roues non passés aux contrôles techniques.

Pour toute intervention sur la machine, le moteur doit être arrêté.

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**.

Article 8 : Courses

Composition, Grille Départ

La grille est composée en tenant compte du meilleur résultat obtenu lors de la séance d'essais chronos. Le pilote placé en pole position, du côté inverse au sens du premier virage suivant l'homologation du circuit, a un mètre d'avance sur le second et ainsi de suite. Sur une même ligne, l'espace entre chaque machine et chaque extrémité au bord de la piste est de 1 mètre minimum.

L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne est au minimum égal à 4,5 m.

Les grilles des courses 1 et 2 sont identiques.

Pré-Grille

Les machines doivent être présentes, en pré-grille, au minimum 10 minutes avant le tour de formation. Les pilotes n'effectuant pas le tour de reconnaissance sont sanctionnés par une pénalité de 10 secondes.

Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les stands. Le pilote peut posséder un groupe électrogène transportable de 2000 watts maximum.

Courses

Les courses se déroulent en deux manches de maximum 20 minutes. Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe sont effectués avant chaque départ. Le départ du tour de chauffe est effectué ligne par ligne. Les coureurs qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils ne peuvent pas reprendre leur place pour la course sur la grille de départ, et partent en dernière ligne. Dans le cas où un pilote n'a pas effectué le tour de chauffe, il peut prendre le départ depuis la sortie des stands après le passage du peloton de coureurs sous les ordres du commissaire de sortie de stand en accord avec la direction de course. En cas de force majeure, la procédure de départ peut être réduite par la direction de course.

Le départ est donné au feu et à défaut au drapeau national, par le directeur de course, pilote assis sur la machine, moteur en marche. Tout départ anticipé est sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes.

En cas d'interruption de course au drapeau rouge, la procédure appliquée est celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.

Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et si les conditions météorologiques diffèrent le directeur de course peut faire présenter le drapeau rouge pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course est déclarée course mouillée (WET), il est alors possible de mettre des pneus pluie. Un délai maximum de 15 minutes est accordé pour changer les pneus.

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe sont obligatoires.

Fin de course

Conformément aux dispositions de l'article 7 des règles générales CNV.

Drapeau jaune

Le non-respect du drapeau jaune est sanctionné du retrait du meilleur temps lors des essais chronométrés ou d'une pénalité de 10 secondes en course.

Pneumatiques

Avant chaque série de course ou d'essai, la piste est déclarée wet ou dry et le pilote choisit les pneus qu'il veut.

Article 9 – Classement

Pour être classé dans la course, le pilote doit avoir accompli au minimum les 75 % de la distance parcourue par le vainqueur et franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 3 minutes après la présentation du drapeau à damier. Les points sont attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

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

Article 10 – Récompenses

L'organisateur doit prévoir des coupes pour les trois premiers de chaque course de chaque catégorie prévue à l'article 2.

Article 11 – Réclamations (Titre III du Code Sportif National)

Elles doivent obligatoirement être déposées auprès du directeur de course dans les délais impartis.

Se reporter à l'article 8 des Règles Générales pour les épreuves de vitesse, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de 300€.

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 100€. Cette somme est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité 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 consécutif 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 de 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 la disposition du concurrent le plus rapidement possible. En cas de refus de démontage, le pilote est exclu du classement de l'épreuve.

Article 12 – 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.

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.

Article 10 : L'organisateur a souscrit une assurance RCO auprès du Cabinet LESTIENNE.

Les officiels de l'épreuve seront :

Directeur de course :

Arbitre :

Commissaires techniques :

Chronométrage :

Commissaires de pistes :

