

Trophée Grand Ouest **ufolep** Vitesse 50cc à 125cc. Saison 2020 (V. 19.12.2019 – 22pages)



REGLEMENTS ADMINISTRATIFS ET SPORTIFS

Article I. Définition

L'UFOLEP et la Commission Technique Interrégionale Sportive Vitesse 50 cc à 125cc organisent, avec les clubs affiliés des régions Centre, Normandie et Pays de la Loire, Poitou Charente, Limousin et Bretagne un challenge dénommé :

Trophée Grand Ouest Ufolep Vitesse 50 cc à 125cc

Article II. Catégories

Quatorze catégories sont retenues pour figurer au challenge de la saison 2020 :

Vario (Promotion Vario – Promotion Vario Expert – Proto Vario)

Moto 80 Amateur – Moto 80 Expert – Moto 125

Pit Bike SM 125

Scooter 50 – **SPR Trophy** - Scooter 70 Amateur – Scooter 70 Expert

Pocket Bike 50 Rookie – Pocket Bike 50 Master
Side Car 50

Une catégorie ne sera ouverte et ne pourra prétendre à un titre lors de la Remise des Prix du Trophée, qu'à compter de quatre concurrents engagés dans cette catégorie.

Article III. Concurrents

3.1.1 Age

Le Trophée Grand Ouest de Vitesse 50 cc à 125cc est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence UFOLEP R6 (en cours de validité).

L'âge minimum est fixé selon les catégories à :

* 12 ans révolus pour les catégories 50cc 2temps qui utilisent des châssis issus du commerce

* 14 ans révolus pour toutes les autres catégories

3.1.2 Féminines

Les féminines participent dans les mêmes catégories et selon les mêmes conditions suivant la machine utilisée.

Les pilotes et co-pilotes seront acceptés pour participer au Trophée conformément aux dispositions stipulées à l'article VII.

3.1.3 C.A.S.M

Le Certificat d'Aptitude à la Pratique du Sport Motocycliste (CASM) est obligatoire pour tous les pilotes (quel que soit l'âge). Les pilotes ayant déjà possédé une licence avant le 1^{er} Septembre 2005 pourront pratiquer avec le permis de conduire moto Type A.

3.1.4 Passeport technique.

Le passeport technique est obligatoire et doit être présenté **sous son format papier** au contrôle administratif et au contrôle technique de chaque course par le pilote.

Article IV. Machines

Elles devront répondre aux clauses du Règlement Technique général et particulier de la catégorie et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course (voir règlements techniques).

Les numéros de course seront attribués pour toute la saison dès l'inscription à la 1^{ère} épreuve.

Sur sa feuille d'engagement, le pilote indique le numéro qu'il souhaite utilisé.

Sur la confirmation d'inscription, le Club organisateur doit confirmer si le numéro demandé est libre, ou en imposer un autre si ce dernier est déjà utilisé.

Chaque Club organisateur disposera de la liste des numéros actualisée après chaque course.

Les demandes de numéros se font par email à l'adresse suivante : numero.tgo@gmail.com

4.1 Changement de machine

Chaque pilote peut disposer d'une seconde machine. Cette machine devra impérativement avoir été validée au contrôle technique durant les horaires réglementaires et disposer d'un passeport. Pour utiliser sa seconde machine, le pilote doit obtenir l'accord de la direction de course.

4.2 Changement de moteur

Chaque pilote peut disposer d'un second moteur. Le montage de celui-ci est libre, tant qu'il respecte la réglementation technique.

Article V. Epreuves

5.1 Calendrier sportif

Le calendrier des courses est élaboré pour l'année lors de la réunion générale des clubs moto. Ce calendrier est transmis par l'UFOLEP Nationale, aux Préfectures et aux DDJS.

5.2 La saison sportive

5.2.1 Principe

Il s'agit de suivre de façon régulière le déroulement de la saison sportive,

- en apportant une prise en compte régulière des commentaires formulés sur chaque rencontre par les Directeurs Sportifs désignés par la Commission Technique Inter -Régionale Sportive pour la représenter,
- en intervenant au besoin de façon ponctuelle pour régulariser des situations anormales.

5.2.2 Fonctionnement

Les directeurs sportifs doivent avoir accès à toutes les enceintes et pourront faire prendre toutes les mesures pour que la rencontre soit en conformité avec les règlements.

Les techniciens, directeurs sportifs et officiels, mandatés par la Commission Technique Interrégionale Sportive pour suivre le bon déroulement de chaque rencontre, se réuniront régulièrement durant la saison sportive.

Article VI. Parcours

Les épreuves du Trophée se dérouleront sur des circuits de motos ou de karting homologués. Pour un circuit de référence de 800 m, 25 machines pourront être admises. Au-delà de 800 m, la capacité sera augmentée dans la proportion d'une machine par fraction de 30 m.

En-deçà de 800 m, la capacité sera diminuée dans la proportion d'une machine par fraction de 30 m. Lors des essais libres, la capacité pourra être majorée de 20%.

Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier devra être respecté.

Ces chiffres représentent un maximum, les organisateurs devront faire figurer dans leur règlement particulier le nombre maximum de machines admises en fonction de leurs possibilités de pointage et des conditions d'homologation de la piste.

Lors des courses avec départ en ligne (hors endurance), le nombre maximum de pilotes admis par manche ne pourra jamais dépasser 40.

Article VII. Engagements

7.1.1 Fonctionnement

Les concurrents devront acquitter un droit d'inscription pour figurer au classement de chaque course du Trophée, ce droit est perçu par chaque Club organisateur.

L'engagement à une course du Trophée Grand Ouest UFOLEP Vitesse 50cc à 125cc entraîne de fait l'acceptation du présent règlement et de tous les règlements de l'UFOLEP.

7.1.2 Changement de catégorie

A tout moment un concurrent pourra changer de catégorie. Toutefois tous les points acquis lors des épreuves courues, ne pourront être reportés au classement de la nouvelle catégorie choisie.

Dans tous les cas le pilote et son co-pilote, leur équipement et leur machine devront être en conformité avec les règles administratives et techniques de la catégorie considérée, le concurrent ne figurera plus dans le classement de la catégorie qu'il a quittée.

7.1.3 Changement - Ajout de pilote

Le changement de pilote ou de co-pilote, l'ajout de co-pilote ne sont pas autorisés en cours de saison.

Tout équipage différent, du bulletin d'engagement au Challenge, sera considéré comme hors-challenge et ne pourra concourir avec les numéros attribués pour la saison.

Il devra le signaler lors de l'inscription à l'épreuve et demander, le jour même, au contrôle administratif un autre numéro. Tout contrevenant à cette règle sera sanctionné.

7.1.4 Remise des Prix

En fin de saison la Commission Technique Interrégionale Sportive récompensera, en collaboration avec les clubs, les trois premiers de chaque catégorie du Trophée Grand Ouest.

Chaque club ayant délégation pour organiser une remise officielle des récompenses attribuées à ces pilotes (Assemblée Générale, Temps convivial...). Un représentant officiel de l'UFOLEP du département d'affiliation du club sera invité. Chaque Club organisateur devra reverser 1.00€ par pilote classé pour chaque épreuve qu'il organise, à l'organisateur de la remise des prix générale du TGO de chaque année.

Un podium général féminin devra être mis en place.

7.2 Engagements aux épreuves

Il existe deux possibilités pour s'inscrire à une épreuve du trophée grand ouest au plus tard 7 jours avant l'épreuve:

- par internet via le site www.trophée-grand-ouest et le système sécurisé « engage-sport ». L'inscription et le paiement se feront directement en ligne. Le concurrent recevra une confirmation, un règlement particulier et un programme par email.

- par courrier accompagné du montant du droit d'engagement fixé par le règlement particulier de l'organisateur. Toute demande envoyée au club organisateur sans paiement pourra être considérée comme nulle.

Le club organisateur se réserve le droit d'augmenter le montant de l'engagement dans une proportion maximale de deux fois son montant initial ou même de refuser cet engagement si le concurrent s'inscrit moins de 7 jours avant la date de la rencontre ou le matin même.

Pour les concurrents mineurs, l'engagement devra inclure obligatoirement une autorisation parentale dûment signée.

Lors d'une rencontre, un concurrent ne peut s'inscrire et participer que dans deux catégories différentes au titre de pilote, dans ce cas les droits d'engagements seront dus par machine engagée dans chaque catégorie.

Les engagements des pilotes devront être dûment remplis et signés pour chaque épreuve.

7.2.1 Tarifs d'engagement

Le montant maximal de l'engagement ne pourra excéder 46.00€ (inclus location de transpondeur incluse + 1.00€ destiné à la remise des prix générale du Trophée Grand Ouest)

7.2.2 Accès Jeunes

Pour les jeunes licenciés de moins de 16ans, les droits d'engagement des courses seront limités à 21 € (inclus location de transpondeur incluse + 1.00€ destiné à la remise des prix générale du Trophée Grand Ouest)

Article VIII. Vérifications

Ne pourront être admis que les pilotes ayant signé leur engagement et acquitté leurs droits d'inscription.

Lors de chaque rencontre des contrôles sont obligatoirement prévus. Les pilotes et/ou les co-pilotes doivent s'y présenter personnellement. Les organisateurs sont tenus de vérifier soigneusement l'équipement de chaque pilote.

8.1 Vérifications Administratives

Avant le début de la compétition, les concurrents devront présenter personnellement :

- leur licence UFOLEP R6 en cours de validité,
- leur permis de conduire type A (si détenteur d'une licence avant le 1^{er} Septembre 2005) ou le CASM.

Pour les sports mécaniques, la non-présentation des documents spécifiques (licence, permis de conduire ou CASM) entraîne des sanctions (cf. dispositions

générales communes à toutes les épreuves nationales).

En ce cas, la personne concernée devra attester de la possession de ces documents (avant autorisation de participation) et apporter la preuve écrite dans les 15 jours qui suivent la manifestation.

8.2 Vérifications Techniques

Avant le début des épreuves, les concurrents devront présenter personnellement :

- leur machine, équipée des numéros de course,
- un casque intégral homologué et son écran norme ECE 2205.
- un équipement conforme à la catégorie : (voir dispositions générales)

Les vérifications techniques ne concernent que la sécurité, la conformité de la machine est placée sous la seule responsabilité du pilote.

Toutefois le pilote pourra demander au commissaire technique d'effectuer des contrôles préventifs (bruit, application du règlement) sans engager la responsabilité de celui-ci.

De même, si lors du contrôle technique, le contrôleur s'aperçoit, et ceci sans démontage, qu'une pièce pourrait ne pas être en conformité avec la réglementation, il se doit de le signaler au pilote sans exiger la modification ; ceci ne concernant pas les organes de sécurité qui, eux, doivent être mis en conformité avant l'entrée en piste.

Les machines pourront passer au sonomètre, à tout moment, lors des épreuves. De même, un alcootest pourra être effectué avant le départ d'une manche.

8.3 Contrôles techniques fin d'épreuve

Après les courses, les contrôles porteront sur la conformité des véhicules des 3 premiers ainsi que des pilotes choisis par tirage au sort dans chaque catégorie sur décision du jury de la rencontre. Le résultat des contrôles techniques sera étudié et validé par les membres du jury d'épreuve. Aucun dédommagement financier ni matériel, ne sera accordé au pilote ayant subi le démontage.

Article IX. Essais et Qualifications

9.1 Essais

Le club organisateur de l'épreuve du Trophée Grand Ouest devra prévoir impérativement au moins deux séances d'entraînement pour chaque catégorie le jour de l'épreuve.

La participation aux essais est obligatoire, sous peine de disqualification immédiate.

La seconde séance d'essais sera chronométrée afin de définir l'ordre de la grille de départ de la 1^{ère} manche de course.

9.2 Séries

En cas de surnombre dans une catégorie, les concurrents seront répartis en plusieurs séries.

En fonction du nombre de séries déterminé par le nombre d'engagés, les horaires détaillés de chaque manifestation seront établis à la date de clôture des engagements. Ils seront portés à la connaissance des concurrents et soumis au Directeur de course.

Article X. Déroulement de la Course

10.1 Officiels

Les officiels de course sont :

- Le directeur de course,
- Le directeur de course adjoint,
- Les commissaires techniques,
- Les commissaires de piste,
- Les commissaires administratifs et pointeurs.

Ils pourront être accompagnés d'officiels complémentaires licenciés UFOLEP pour la saison en cours.

10.2 Départ

10.2.1 Composition de la Grille de départ :

La grille sera formée de vagues de 4 pilotes décalés vers l'arrière, du premier au quatrième de chaque vague, de 1 m par rapport à l'axe de la roue avant et séparés entre eux et des bords de la piste de 1 m minimum ; chaque vague devra être séparée de la précédente par un espace de 2 m minimum.

Le pilote placé en pôle position sera placé du côté opposé au sens du premier virage.

Dans le cas de mélange de catégories ou sous catégories, les départs pourront se faire de manière différée, sur décision de la direction de course.

10.2.2 Ordre sur la grille :

L'ordre sur la grille pour la première manche de course se fera par ordre de classement des essais chronométrés.

L'ordre sur la grille pour la deuxième manche de course se fera d'après le classement de la première manche, le premier de la manche précédente devra être le premier à se placer sur la grille de départ de la manche suivante et ainsi de suite jusqu'au dernier classé puis, ensuite, les pilotes n'ayant pas participé à la première manche.

10.2.3 Modalités de départ :

Les pilotes doivent être présents en pré grille 15 min avant le début de la manche.

Tout pilote absent ou en retard au moment où le Directeur de Course donne l'ordre d'ouvrir la pré grille pour le tour de chauffe, devra rester en pré grille. Le pilote sera autorisé à partir pour le tour de chauffe après le peloton, quand ce dernier sera passé devant la sortie de la pré grille. Le Directeur de course ordonnera la fermeture de la pré grille, après le placement du dernier pilote présent sur la grille.

Au moment de la composition de la grille de départ, aucun mécanicien ne peut intervenir ; le pilote doit lui-même rentrer au stand pour recevoir une assistance,

d'où il repartira après réparation, et ce dans les mêmes conditions que s'il était absent ou en retard.

Les pilotes n'ayant pas pris part au tour de chauffe seront autorisés à partir, de la pré grille, après le passage du peloton.

Pour les catégories dont la fonction embrayage est obligatoire, le départ s'effectuera moteur en marche. Pour les autres catégories, le départ s'effectuera moteur arrêté.

Un tour de reconnaissance minimum sera effectué avant chaque départ.

Le départ est donné au drapeau tricolore levé et tendu au moins cinq secondes avant son baissé ou, selon les circuits, au feu par le Directeur de Course.

10.3 Courses

10.3.1 Durée

Les courses de classement se dérouleront en deux manches minimum.

La durée minimum de chacune des manches est de 10 min plus un tour pour les catégories Production, Pocket Bike et Side-Car, et de 15 min plus 1 tour pour toutes les autres catégories.

En cas d'impossibilité de respecter dans les temps impartis le programme de la journée le Directeur de Course pourra moduler la durée des manches.

10.3.2 Comportement en course

- Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux et les panneaux qui transmettent les instructions.
- Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui, ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs ou participants, dans le couloir des stands et sur la piste. Ils doivent obligatoirement piloter avec leurs pieds sur les repose-pieds ou marchepieds conçus à cet effet.
- Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et le couloir des stands. Toutefois, si un coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les commissaires ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage.
- Sur la piste toute réparation doit être faite par le coureur qui travaille seul avec aucune aide extérieure.
- Si un coureur rencontre un problème avec sa machine et qu'il doit abandonner, il devra mettre sa machine dans une zone sûre, indiquée par les commissaires.
- Les coureurs qui retournent lentement aux stands pour des réparations doivent s'assurer qu'ils roulent aussi loin que possible de la trajectoire idéale.

- Les coureurs ne doivent pas conduire ou pousser leur machine dans la direction opposée du circuit, soit sur la piste ou dans le couloir des stands, à moins que cela se fasse sous la direction d'un Officiel.
- Aucun signal quelconque entre un motocycle en marche et toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent ou le coureur du motocycle ne peut avoir lieu, sauf le signal provenant de l'émetteur de chronométrage ou de message lisible sur le panneau présenté depuis le stand ou des mouvements du corps par le coureur.
- Dans l'intérêt de la sécurité, lors de son retour aux stands après le drapeau à damiers, un coureur ne peut arrêter sa machine sur la surface de course, pendant le tour de décélération. Tout arrêt sur la piste pendant les essais ou la course est interdit.
- Dès la sortie de la voie des stands, toute circulation moteur en marche est interdite. La circulation moteur en marche d'un véhicule en action ne sera autorisée que dans l'enceinte stricte de la surface de course à l'exclusion de tous les autres espaces.
- Les coureurs ne doivent pas transporter une autre personne sur leur machine.

Toute infraction à ces règles sera sanctionnée.

10.3.3 Conditions de courses

Toutes les courses seront définies, par le Directeur de course ou le jury de l'épreuve, comme étant "mouillée" ou "sèche". Le but de cette classification est d'indiquer aux coureurs les conséquences de conditions climatiques changeantes pendant une course.

Lorsqu'une course sera définie comme "mouillée" la direction de course interdira l'accès de la piste aux véhicules équipés de pneus "slicks". Les concurrents devront alors équiper leurs machines de pneus "pluies" ou, au minimum, à "usage routier".

Si besoin est, la direction de course changera l'ordre du programme afin de laisser, aux compétiteurs, le temps d'effectuer les changements de roues ou de pneus.

10.4 Arrêt de Course – Nouveau Départ

En cas d'absolue nécessité (par ex : accident, obstruction de la piste, conditions atmosphériques, etc.) présentant un danger pour le bon déroulement de la course, le Directeur de Course relayé par les postes de Commissaire agitera un drapeau rouge indiquant l'interruption de la course.

La décision d'arrêter la course ne peut être prise que par la Direction de Course.

Lorsque le drapeau rouge est agité, les pilotes doivent immédiatement arrêter la course, réduire leur vitesse et rejoindre les stands à vitesse très réduite et sans dépassement.

Le classement de la course est alors déterminé par les positions au passage précédent l'arrêt de course.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes :

- Lorsque le drapeau rouge est agité avant que le pilote en tête de course n'ait accompli trois tours :

Le premier départ sera considéré nul. Tous les pilotes présents au premier départ pourront prendre à nouveau le départ sans changement de machine, celle-ci ayant pu être réparée en fonction du temps imparti pour donner le nouveau départ.

Le nouveau départ de la course sera donné pour la totalité de la course ; en fonction du temps imparti par le programme de la journée, le Directeur de Course pourra réduire le temps de course. La grille de départ sera identique à la grille du premier départ annulé. Toute place sur la grille d'un pilote ne prenant pas le second départ restera vide.

S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y aura pas de points attribués pour le Challenge.

- Lorsque le drapeau rouge est agité après que le pilote en tête de course ait accompli trois tours, mais lorsque moins de 75 % du temps de la course est accompli :

La course sera considérée comme étant en deux parties. Les positions à la fin de la première partie seront celles déterminées par les positions au passage précédent l'arrêt de course.

Le temps de la nouvelle course sera égal au temps total de la manche moins le temps accompli avant l'arrêt de course ; en fonction du temps imparti par le programme de la journée, le Directeur de Course pourra réduire le temps de course.

Les positions sur la grille de départ se feront selon le classement des machines à la fin de la première partie.

Tous les pilotes présents au premier départ pourront prendre à nouveau le départ sans changement de machine, celle-ci ayant pu être réparée en fonction du temps imparti pour donner le nouveau départ.

S'il est impossible de donner un deuxième départ, le classement final sera celui de la première manche.

Lorsque la course se déroule en deux parties, le classement final sera celui à l'arrivée de la deuxième partie. Le barème des points, en conformité avec l'article 11.2, sera attribué sur le classement final.

- Lorsque plus de 75 % du temps de la course est accompli, la course sera considérée comme courue complètement. Le classement de la course est alors déterminé par les positions au passage précédent l'arrêt de course. La totalité des points sera attribuée pour le Challenge.

Article XI. Classement

11.1 Conditions

Chaque manche se terminera, à l'issue du temps fixé et du nombre de tours prévus au règlement particulier

de l'épreuve, lorsque le premier pilote franchira la ligne d'arrivée.

Pour être classé dans la course, tout pilote devra avoir accompli au minimum les 75% de la distance parcourue par le vainqueur.

Les classements seront établis par addition des points obtenus à chaque manche. En cas d'égalité de points, le classement de la dernière manche sera déterminant.

11.2 Attribution des Points

11.2.1 Pour les épreuves à 2 manches de course

Les points pour le Trophée seront attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

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

11.2.2 Pour les épreuves à 3 manches de course

Les points pour le Trophée seront attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

Places	Pts	Places	Pts	Places	Pts
1er	20	6ème	10	11ème	5
2ème	17	7ème	9	12ème	4
3ème	15	8ème	8	13ème	3
4ème	13	9ème	7	14ème	2
5ème	11	10ème	6	15ème	1

11.2.3 Pour l'épreuve FINALE à 3 manches de course

Manche 1 et 2 : les points pour le Trophée seront attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème de l'article 11.2.2.

Manche 3 : les points pour le Trophée seront attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

Places	Pts	Places	Pts	Places	Pts
1er	40	6ème	20	11ème	10
2ème	34	7ème	18	12ème	8
3ème	30	8ème	16	13ème	6
4ème	26	9ème	14	14ème	4
5ème	22	10ème	12	15ème	2

11.3 Classement au Trophée

Le classement du Trophée sera obtenu sur la totalité des épreuves dont les résultats auront été homologués par la Commission Technique Inter-Régionale Sportive.

Les ex-æquo seront départagés en fonction du classement de la dernière course inscrite au Trophée. En dernier ressort, le nombre de places de 1er, 2ème, 3ème, etc. sera déterminant.

Article XII. Récompenses

Les 3 premiers au moins de chaque catégorie seront récompensés (coupe, médaille, trophée, fanion, lot, etc.). Le jeu doit primer sur l'enjeu.

Les organisateurs ne doivent pas engendrer de rivalité entre les sportifs par l'attribution de récompenses de trop grande valeur. Lorsqu'une compétition est dotée de récompenses, son règlement particulier doit préciser dans quelles conditions elles sont octroyées (liste - nature - attribution ...).

L'UFOLEP n'attribue pas de prix en espèces ou en nature. Si des prix sont offerts par les collectivités, sponsors ou partenaires éventuels, l'organisateur se charge de leur répartition dans le respect de l'éthique sportive UFOLEP.

Article XIII. Réclamations – sanctions

En l'absence de réclamation régulière, la Commission Technique Interrégionale Sportive peut se saisir directement des cas d'irrégularité qui lui sont signalés ou qu'elle relève elle-même.

13.1 Comportement anti-sportif

Tout manquement aux règlements, tout comportement antisportif (envers les concurrents, les officiels, etc.) tout accrochage volontaire ne pourra être toléré et entraînera inmanquablement une demande de sanction envers le concurrent fautif.

A la demande du club organisateur ou de la Commission Technique Interrégionale Sportive, les commissions disciplinaires départementales, régionales ou nationales de l'UFOLEP pourront statuer sur la sanction à prendre envers le contrevenant.

13.2 Sanctions immédiates

Au cours de la rencontre le jury peut exclure ou disqualifier un concurrent de l'épreuve pour les raisons suivantes :

- Circulation à contre sens sur le parcours, quelle qu'en soit la raison.
- Circulation sur le parcours sans l'équipement complet, (casque sur la tête et attaché, gants mis...), et ce même en cas de panne.
- Ravitaillement en dehors du parc coureurs (ou en dehors du couloir de ravitaillement s'il en existe un), ainsi que moteur non arrêté.
- Aide ou réparation en dehors du parc des coureurs
- Utilisation de raccourcis
- Circulation moteur en marche dans le parc coureur.

- Non respect de la procédure de rentrée au parc coureur (La rentrée au parc coureur devra être signalée, main levée, environ 50 m avant l'entrée)
- Refus de démontage
- Infraction à la réglementation couleur plaque et numéro, numéro de course.
- Infraction aux règlements techniques lors du démontage
- Tout autre cas non mentionné sur décision du jury de la rencontre

Tout pilote ou équipe de pilotes est responsable de ses accompagnateurs, avant, pendant et après l'épreuve.

13.3 Jury

Le jury de la rencontre est composé :

- d'un représentant Ufolep de chaque club organisateur du TGO
- du représentant des commissaires
- du directeur de course
- d'un représentant des pilotes.
- d'un représentant du Club organisateur.

Les membres du jury, désignés le matin de l'épreuve, se réuniront pour définir les critères de contrôles techniques en fin d'épreuve. Ces personnes seront également amenées à intervenir si une sanction immédiate devait être appliquée (exclusion, déclassement, pénalité de points).

Les déclassements pour non-conformité avérée lors du contrôle technique en fin d'épreuve et les sanctions pour faute grave (agressions verbale, gestuelle ou physique) seront validés sur place par les membres du jury d'épreuve. Celui-ci ne rediscutera pas les décisions en réunion de Commission Technique Régionale Sportive, à moins qu'une réclamation ne soit déposée selon les critères définis par les articles 13.4 et 13.5.

Les mesures prises à l'encontre du contrevenant seront notifiées par courrier.

13.4 Réclamation concernant le classement

Aucune réclamation pour le classement ne sera acceptée, passé le délai de 30 minutes après l'affichage ou proclamation officielle d'un résultat ou classement quel qu'il soit (qualification, repêchage, manche de classement).

La réclamation sera présentée au jury de l'épreuve sous forme écrite accompagnée d'un chèque d'un montant de 100 €.

Si la réclamation est justifiée, le chèque sera rendu au réclamant ; dans le cas contraire, le chèque sera acquis à la Commission Technique Sportive.

13.5 Réclamation technique

La réclamation technique porte sur la conformité de la machine. La pièce mécanique ou l'élément non

mécanique de la machine concernée devra être précisé dans la réclamation écrite.

La réclamation devra être accompagnée d'un chèque d'un montant de 100 € pour frais de démontage. Elle devra être déposée 30 minutes maximum après l'arrivée de la manche.

Lorsqu'il conviendra de démonter le moteur d'une machine ou toute autre pièce mise en cause, le démontage sera effectué par le pilote ou son accompagnateur en présence du commissaire technique.

- Si la réclamation est justifiée, le chèque sera rendu au réclamant et le (les) pilote (s) de la machine non conforme sera (seront) disqualifié(s) de la course.
- En cas de contraire, le chèque sera remis au pilote ayant eu à subir le démontage.

Aucun argument de secret de réalisation ne peut prévaloir sur la demande de vérification ou démontage. En cas de doute du contrôleur, il appartient au pilote ou mécanicien de faire la preuve de la conformité.

Après chaque manche, le jury de la course pourra faire mettre les machines en parc fermé, pendant 15 mn (hormis les temps de démontage et de vérification). Après la dernière manche, les machines pourront être maintenues dans le parc fermé pendant 30 mn.

Le jury de la course (ou le commissaire technique) pourra faire démonter telle ou telle machine de son choix sans que le pilote visé puisse prétendre à une indemnité quelconque.

Le non-respect de l'une des clauses précisées ci-dessus entraînera la disqualification immédiate et sans appel du ou des pilotes pour l'épreuve considérée.

13.6 Suivi des dossiers de réclamation

La Commission Technique Régionale examinera les dossiers lors de sa réunion suivante, elle pourra si le dossier le justifie convoquer les pilotes concernés et tous les témoins nécessaires à la bonne compréhension des faits présentés.

Les délibérations du jury de l'épreuve ou de la Commission Technique Sportive seront signifiées à l'intéressé par courrier mentionnant l'objet et le résultat de la décision, des copies seront transmises au :

- Délégué régional UFOLEP responsable de l'activité
- Responsable de la Commission Technique Sportive
- Président du Club du pilote concerné.

Dans le cas où la Commission Technique Sportive se déclarerait incompétente au traitement d'un dossier, elle saisirait la Commission de Discipline Régionale habilitée comme organisme de première instance

conformément au Règlement Disciplinaire de l'UFOLEP.

13.7 Barème des sanctions

Le jury de la rencontre ou la Commission Technique Sportive pourront prononcer des sanctions allant de l'avertissement simple, puis l'exclusion ou la disqualification totale ou partielle de l'épreuve, à quatre semaines de suspension, assorties en plus, des amendes prévues chaque saison dans les règlements, et/ou des travaux d'intérêt fédéral.

En cas de récidive au cours de la saison et dans le cas où un pilote ferait l'objet de plus d'une sanction, pour manquement au règlement sportif ou technique, la Commission Technique Régionale Sportive prononcerait alors l'exclusion du Challenge pour le reste de la saison sans restitution des droits d'engagement déjà versés.

13.8 Appel de la décision

Pour appel d'une sanction disciplinaire, se référer au Règlement Disciplinaire de l'UFOLEP.

Article XIV. Champ d'application du présent règlement

Ce règlement s'applique à toutes les épreuves de Vitesse organisées au sein du Trophée Grand Ouest. Par leur engagement à l'épreuve les pilotes y adhèrent ainsi qu'à tous les règlements complémentaires de l'UFOLEP.

REGLEMENTS TECHNIQUES

Article I. RÈGLEMENT TECHNIQUE GÉNÉRAL VITESSE 50cc à 125cc.

Pour toutes les catégories.

1.1 Clauses générales pour toutes les catégories

Cylindrée

Une machine doit respecter le règlement technique UFOLEP de sa catégorie et sa cylindrée ne doit pas excéder 80 cc deux temps et 125cc 4temps.

Pot d'échappement.

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 102 dB.

- 50 cc 2 temps à 8200 tours
- 80 cc 2 temps à 7200 tours
- 125cc 4temps à 5500 tours

Le silencieux ne doit 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 Pocket Bike, le silencieux peut dépasser la tangente de la roue arrière si le tube de fuite ne dépasse pas le corps du silencieux (8 cm maximum).

Silencieux d'admission obligatoire.

- Soit une boîte à air d'un volume minimum d'un litre (fabrication artisanale interdite)
- Soit un filtre à air du commerce (fabrication artisanale interdite) - Tulipe seule interdite.

Aucune prise d'admission additionnelle ne devra se trouver dans le carburateur ou en aval de celui-ci.

La protection de toutes les pièces tournantes.

La protection de toutes les pièces tournantes risquant de présenter un danger devra être assurée par des carters enveloppants ou par des arceaux tubulaires de 12 mm de diamètre minimum dépassant le gabarit du moteur et passant par l'axe de rotation du moteur (tolérance pour les machines autorisées à être équipées de carénage intégral). Protection enveloppante des variateurs en acier ou aluminium de 2 mm minimum d'épaisseur ou caoutchouc armé de 5 mm d'épaisseur minimum.

Refroidissement.

Toutes machines à refroidissement liquide devront l'être par eau uniquement. Additif INTERDIT

Les garde-boue.

Les garde-boue sont obligatoires (avant et arrière) sauf dans le cas d'un carénage fermé sur l'avant. Ils devront présenter toutes les conditions de sécurité. Garde-boue métalliques interdits.

Coupe circuit.

Le bracelet coupe-circuit est obligatoire. Un câble en spirale ou un fil d'une longueur de 1 m est autorisé. La fixation au poignet est obligatoire.

Instrumentation.

L'instrumentation est libre.

Guidon.

Les embouts des guidons devront être fermés de même que tout tube étant susceptible de faire office d'emporte-pièce.

Repose pieds.

Les repose-pieds devront être repliables (au minimum 45° vers l'arrière) ou réalisés dans un matériau facilement cassable (plastique).

Carburant.

L'essence utilisée devra être de type sans plomb vendue aux pompes routières (additif interdit). Le carburant pourra être fourni par l'organisateur et imposé aux pilotes.

Récupérateurs de trop plein.

Tous les reniflards (essence, eau, huile, électrolyte) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs.

Poids des machines.

Le poids minimum des machines devra être de 48 kg.

Sécurité.

Toute machine équipée d'une ou plusieurs pièces dangereuses ou ne présentant pas les garanties de sécurité jugées suffisantes par les commissaires techniques entraînera la non-participation à la compétition.

Recommandations :

- protection type "dent de requin" de la chaîne et couronne
- Protection par embouts en matière type "télfon" ou plastique des axes de roues, axes d'amortisseurs ... de toutes pièces risquant d'endommager la piste en cas de chute

Un extincteur à poudre ABC obligatoire par pilote ou groupe de pilotes dans un même stand

Pneumatiques.

Toute utilisation de produit visant à modifier les caractéristiques techniques d'un pneumatique est formellement interdite ainsi que le re-taillage des pneumatiques.

Tapis d'absorption.

L'utilisation d'un tapis d'absorption d'hydrocarbure type tapis environnemental est obligatoire, sous peine d'exclusion pour la journée.

Caméras embarquées.

La caméra pourra être fixée sur la machine uniquement. Toute fixation sur le casque est interdite. En cas de chute, la fixation doit être prévue pour céder et ne pas altérer les propriétés de la protection de la machine. Une vérification sera effectuée lors du contrôle technique de la course. Les fixations artisanales sont interdites.

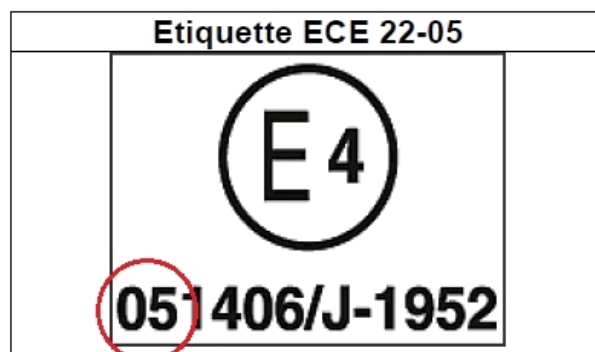
1.2 Catégories, Plaques et Numéros

	PLAQUES	NUMERO (H: 140 mm L : 25 mm)
PROMOTION Vario	ROUGE	BLANC
Moto 50	ROUGE	BLANC
PROMOTION Vario Expert	BLANCHE	NOIR
PROTO Vario	NOIRE	BLANC
Moto 80	NOIRE	BLANC
Scooter 50	ROUGE	BLANC
ScooterPower Trophy	BLANCHE	NOIR
SCOOTER 70cc Amateur	ORANGE	BLANC
SCOOTER 70cc Expert	ORANGE	NOIR
Moto 125 Pit Bike SM 125	BLEUE	BLANC
Pit Bike SM 125	BLEUE	BLANC
SIDE CAR 50 cc et 125 cc	BLANCHE	NOIR
POCKET BIKE Rookie	JAUNE	NOIR
POCKET BIKE Master	LIBRE	LIBRE

3 plaques de course obligatoires (2 latérales et une frontale).

1.3 Protection des pilotes - Dispositions générales

- Casque intégral en bon état, modulable interdit, homologué et possédant son écran obligatoire (voir document d'homologation en annexe) norme obligatoire et seulement reconnue : **ECE 2205**
Sur l'étiquette du casque, la norme ECE est représentée par un cercle comprenant un « E » suivi d'un chiffre correspondant au pays d'homologation.
En dessous de ce cercle est inscrite une suite de chiffre qui doit obligatoirement commencer par 05.



Numéro correspondant à la norme ECE 22-05 nécessaire à la pratique

- Gants moto en cuir obligatoires, avec manchon recouvrant une partie de la combinaison.
- Protection dorsale obligatoire respectant la norme 1621.1 ou 1621.2 accompagnée du logo motocyclisme.



EN 1621-2
Pictogramme moto
Cousu à l'intérieur
De la dorsale.

- Bottes moto ou chaussures montantes en cuir obligatoires

Pour les catégories Pocket Bike:

Vêtements renforcés par des coudières et genouillères obligatoires, combinaison de cuir vivement conseillée.

Pour toutes les autres catégories :

Combinaison de cuir d'une pièce obligatoire.

1.4 Définitions et termes spécifiques

1.4.1 Libre du commerce

Accessoire en vente, ou ayant été vendu, dans les commerces spécialisés et faisant parti, ou ayant fait parti, d'un catalogue fabricant, constructeur ou distributeur de l'Union Européenne de l'année en cours ou des années antérieures.

1.4.2 Libre, libre de fabrication

Accessoire dont la conception et la fabrication ne sont soumis à aucune contrainte hormis les normes de sécurité.

Article II CATEGORIES CYCLO VARIATEUR

Généralités	Ces trois catégories de véhicules seront autorisées à participer au championnat, ils bénéficieront de classements séparés. Ces catégories sont ouvertes à tous les deux roues d'une cylindrée maximale de 50 cc à transmission par simple variateur. Toutes modifications non mentionnées sont interdites		
PARTIE CYCLE	Promotion Variateur	Promotion Variateur Expert	Proto Variateur
Châssis	Les véhicules utilisés devront être homologués par les Services des Mines et disponibles durant l'année en cours ou les années antérieures. Issus du commerce, cadre de type en V, renforts autorisés. Cadre de compétition interdit. Barre de renfort (soudée obligatoirement) entre la selle et la colonne de direction autorisée. Le mixage châssis/moteur est interdit.	Cadres en V en acier. Fabrications artisanales autorisées. Les systèmes de basculement du moteur LIBRE (entre autre : parallélogramme)	Libre
Matériaux interdits	Carbone (sauf pour les lamelles de clapets et plaquettes de freins) Titane - Magnésium	Carbone (sauf pour les lamelles de clapets et plaquettes de freins) Titane - Magnésium	Aucun
Fourche	Fourche libre du commerce Ø 32 mm maximum. Fourche inversée interdite.	Fourche libre du commerce Ø 35 mm maximum. Fourche inversée interdite.	Libre
Amortisseurs	Amortisseurs libres du commerce, points d'ancrage d'origine du cadre.	2 amortisseurs arrières OBLIGATOIRE Amortisseur de direction LIBRE	Libres
Roues	Roues avant et arrière de 17 pouces maximum.	Roues avant et arrière de 15 pouces MINI et 17 pouces MAXI Largeur maxi 1,85 pouces (1 pouce = 25,4mm)	Libres
Pneus	Libres du commerce, homologués route. Pneus pluie interdits.	Slicks et pluie autorisés	Libres
Frein Avant	Disque diam 240mm maxi.	Frein avant mono-disque de diamètre libre, étrier 4 pistons maximum.	Libres
Frein Arrière	A tambour.	A tambour.	Libre
Selle	Libre.	Libre.	Libre
Carénages	Sabot moteur et tête de fourche libres,	Libre. (sauf matériaux interdits)	Libre

	coque et carénage autorisés.		
PARTIE MOTEUR	Promotion Variateur	Promotion Variateur Expert	Proto Variateur
Préparation	Retrait de matière autorisé, apport de matière interdit. Adjonction de pièces interdite à l'intérieur du moteur.	Les carters artisanaux ainsi que les carters issus du Mécaboîte, Scooter, Double Variateur INTERDIT Moteurs hybride INTERDIT Hauts moteurs avec cale pour extension des goujons INTERDIT Retrait et apport de matière AUTORISES	Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé. Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur.
Carters moteur	Carters moteurs issus de fonderie identiques à l'origine.	Carters moteurs issus de fonderie, libre du commerce.	Libre
Système de refroidissement	Par air uniquement.	Air ou Liquide. Radiateur, pompe et batterie LIBRE	Libre
Cylindre	Libre du commerce. Cale sous cylindre de forme plane des deux côtés autorisée.	Libre du commerce. Cylindre G2 Open, G2 Fs, et G3 Fs interdits. Culasse libre	Libre
Echappement	Échappement homologué du commerce TPSI ou la mention gravée « E » qui représente l'homologation européenne prouvant que le dispositif d'échappement répond à la norme 97/24/CE. Modification + ou - 3 cm autorisée à l'entrée. L'échappement doit respecter les règles de bruit (voir page 9).	Libre respectant les règles de bruit (voir page 9).	Libre respectant les règles de bruit (voir page 9).
Vilebrequin	Vilebrequin libre du commerce, dimensions de bielle et course identiques au vilebrequin correspondant du montage constructeur	Vilebrequin libre du commerce.	Libre
Carburateur	Carburateur de diamètre 19 mm au boisseau.	Carburateur de diamètre 19 mm au boisseau.	Libre
Admission	Pipe d'admission libre du commerce ou de fabrication artisanale de diamètre 19 mm maximum. Clapet et lamelle(s) libres du commerce.	Clapets et pipe / Boîte à clapets libres	Libre

	Boîte à clapets interdite.		
Allumage	Allumage à rotor externe. Boîtier électronique de même origine que l'allumage (si existant). Autres boîtiers interdits.	Libre	Libre
Variateur	Variateur libre diamètre 106mm maxi, embrayage interdit. Ressort de poussée moteur libre. Système de lanceur autorisé.	Variateurs de 115mm maxi, embrayage interdit. Courroie libre. Ressort de poussée moteur libre. Système de lanceur libre.	Libre
Départ	Moteur arrêté en poussant le véhicule.	Moteur arrêté en poussant le véhicule.	Moteur en marche.

Article III CATEGORIES SCOOTER

Généralités	Les véhicules utilisés devront être homologués par les Services des Mines et disponibles durant l'année en cours ou les années antérieures. Toutes modifications non mentionnées sont interdites			
PARTIE CYCLE	Scoter 50	Scoterpower Trophy	Scoter 70 Amateur	Scoter 70 Expert
Châssis	Carter moteur faisant office de bras oscillant unique. Le mixage châssis/moteur est interdit s'il implique une modification du châssis. Dans le cas contraire, le mixage châssis/moteur est autorisé. Renforts autorisés.	PIAGGIO Zip version 2 50 2temps. A partir de 2000. Support moteur d'origine origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. Pions de rigidification ScooterPower.	Carter moteur faisant office de bras oscillant unique. Le mixage châssis/moteur est interdit s'il implique une modification du châssis. Dans le cas contraire, le mixage châssis/moteur est autorisé. Renforts autorisés.	Carter moteur faisant office de bras oscillant unique. Le mixage châssis/moteur est autorisé. Renforts autorisés.
Guidon	Guidon libre. Embouts de guidon obligatoires.	Guidon d'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. Embouts de guidon obligatoires. Poignée de gaz d'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. Câble de gaz et gaine libres. Revêtements de poignée libres.	Guidon libre. Embouts de guidon obligatoires.	Guidon libre. Embouts de guidon obligatoires.
Fourche	Fourche libre du commerce destinée à la marque du scooter utilisé. Té de fourche aluminium interdit. Pour les scooters utilisant un mono amortisseur avant, le choix de ce dernier est libre.	Té de fourche et fourreaux Piaggio Zip2 à partir de 2000. Préparation Scooterpower uniquement. Aucune modification n'est autorisée.	Libre du commerce	Libre du commerce
Amortisseurs	Arrière libre du commerce. Réglage compression uniquement.	Artek K1 précharge libre. Cale ScooterPower hauteur 40mm. Silent bloc d'origine Piaggio 20mm. Ou amortisseur origine PIAGGIO Zip 50 2temps à partir de 2000.	Libre du commerce	Libre du commerce
Roues	Roues 10 à 14pouces provenant d'un scooter 50cc.	10pouces origine PIAGGIO Zip2 50 2temps ou 4temps à partir de 2000.	Roues 10 à 14pouces provenant d'un scooter 50cc.	Roues 10 à 14pouces libres du commerce.

Pneus	Libres du commerce, homologués route.	Sec : Avant PMT Medium 90/90/10 Arrière PMT Medium 100/85/10 1 pneu avant + 2 pneus arrière autorisés pour les 7 courses du championnat Pluie : S6-99R10/R avant et arrière 1 seul train autorisé pour les 7 courses du championnat Les couvertures chauffantes sont interdites le jour de la course.	Pneus libres de choix. 1 seul train de pneu sec et 1 seul train de pneu pluie autorisés pour la journée de course. Pointage obligatoire au contrôle technique	Pneus libres de choix. Quantité libre.
Frein Avant	Disque libre, commande provenant d'un scooter 50cc.	Disque, étrier et commande de frein d'origine origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. Durite Stage6 ref S6-1416601 Plaquette S6-1025014/R	Commande, durite et disque libres du commerce. Etrier de frein d'origine du modèle du scooter utilisé.	Libre
Frein Arrière	Disque ou tambour libre, commande provenant d'un scooter 50cc.	Stage6 ref S6-1028001/R Ou d'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000.	Commande, durite et disque libres du commerce. Etrier de frein d'origine du modèle du scooter utilisé.	Libre
Selle	Selle d'origine du modèle de scooter utilisé. Modification de la mousse autorisée.	D'origine origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. La sangle du passager peut être retirée.	Selle d'origine du modèle de scooter utilisé. Modification de la mousse autorisée.	Libre
Carénages	Habillage libre de fabrication mais conservant l'aspect du scooter utilisé.	D'origine ou adaptable PIAGGIO Zip2 2temps à partir de 2000. Tous les éléments de carénages d'origine doivent être conservés. Peuvent être supprimés : bavette arrière, garde boue avant. Les systèmes de phare, feu arrière et clignotant doivent être retirés.	Habillage libre de fabrication mais conservant l'aspect du scooter utilisé.	Habillage libre de fabrication mais conservant l'aspect du scooter utilisé.

		<p>Les vitres doivent être conservées. Le bas de caisse inférieur devra être découpé de 20cm x 20cm afin de faciliter l'accès à la poutre centrale du cadre, en cas de nécessité d'ajouter du poids.</p> <p>Kit d'autocollants Stage6 ref S6-0502/S. Face avant : S6R/T ou Stage6 Ailes arrière (droite et gauche) : Stage6 double étoile 35cm Flanc avant (droit et gauche) : Stage6 – SSP – Heidenau – Koso Le reste du kit autocollant est utilisable librement. L'utilisation d'autocollants des partenaires du pilote est autorisée.</p>		
Instrumentation	Libre	Compteur d'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000 ou compteur référence : Stage6 ref S6-4031, KO-BA033W00, S6-4080/OR, S6-4080/WH	Libre	Libre
PARTIE MOTEUR	Scoter 50	Scoterpower Trophy	Scoter 70 Amateur	Scoter 70 Expert
Préparation	Retrait de matière autorisé, apport de matière interdit. Adjonction de pièces interdite à l'intérieur du moteur.	Retrait et ajout de matière interdit. Toute modification interdite. Utilisation de pièce artisanale interdite.	Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé. Adjonction de pièces interdite à l'intérieur du moteur.	Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé. Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur.
Carters moteur	Carters moteur provenant d'un scooter 50cc homologué.	Carters moteur et kick d'origine origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. La pompe à huile et ses deux caches plastiques doivent être retirés.	Carters moteur provenant d'un scooter 50cc homologué.	Libres du commerce.

Système de refroidissement	Refroidissement libre. Pompe à eau mécanique obligatoire.	Par air. Hélice, cache cylindre et cache allumage d'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. Aucune prise d'air forcée n'est autorisée.	Refroidissement libre. Pompe à eau libre.	Refroidissement libre. Pompe à eau libre.
Cylindre	Ensemble cylindre piston possédant le même nb de lumières et de transfert que le modèle d'origine de l'engin considéré. Les lumières d'échappement à booster et à barrettes sont autorisées. Modification du nombre de transferts du cylindre interdite. Adaptable Fonte et Aluminium autorisé. Culasse de marque et de provenance identique à l'ensemble cylindre-piston. Cale sous cylindre de forme plane des deux côtés autorisée.	Kit 70cc Stage6 ref S6-7414003 Piston Stage6 ref S6-75KO02.A Segment Stage6 ref S6-75KR01 Culasse Stage6 ref S6-74140ET05 Pochette de joint Stage6 ref s6-74140ET09 Squish 0.65mm. Tolérance +/- 0.05mm	Ensemble cylindre piston diamètre 47.6mm maximum. Adaptable Fonte et Aluminium autorisé. Culasse libre du commerce. Cale sous cylindre de forme plane des deux côtés autorisée.	Ensemble cylindre piston 70cc maximum. Culasse libre.
Echappement	Pot d'échappement libre du commerce de marque déposée. Modification + ou - 3cm autorisée à l'entrée. L'échappement doit respecter les règles de bruit (voir page 9)	Stage6 Sport Pro Replica débridé ref S6-9114003 ou S6-9114003/CR ou S6-9114003/CA La patte de fixation peut être changée, modifiée, ou fabriquée artisanalement.	Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (voir page 9).	Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (voir page 9).
Vilebrequin	Vilebrequin libre du commerce, dimensions de la bielle et course identiques au vilebrequin correspondant du montage constructeur.	Stage6 ref S6-8014000 ou S6-8014001 ou Malossi 537600 Roulements : Stage6 ref S6-80340C4/MET	Vilebrequin libre du commerce, dimensions de la bielle et course identiques au vilebrequin correspondant du montage constructeur.	Libre
Carburateur	Carburateur de diamètre 19 mm à la coupe du boisseau.	Dell'orto PHBG 21mm ref 1232 Aiguille : W7 cran n°2 Boisseau : 40 Gicleurs autorisés : de 70 à 80.	Carburateur de diamètre 19 mm maximum à la coupe du boisseau pour les scooters 10pouces. Carburateur de diamètre 28 mm maximum à la	Carburateur de diamètre 28 mm maximum à la coupe du boisseau

			coupe du boisseau pour les scooters de 11 à 14pouces.	
Admission	Pipe d'admission, clapets et boîte à clapet libres du commerce.	Boîte à clapet Stage6 Vforce ref S6-3219002 Lamelles Stage6 montée d'origine ou S6-32500/CA Pipe diamètre 21mm ref MF15.14000 ou ref IP12456 Boîte à air d'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. Le raccord d'entrée d'air doit être retiré (voir notice montage) Mousse Stage6 ref S6-35076	Pipe d'admission, clapets et boîte à clapet libres du commerce.	Libre
Allumage	Allumage d'origine à rotor externe ou adaptable identique à l'origine. Boîtier électronique libre du commerce de marque déposée, non programmable.	D'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. Bougie NGK R105 Antiparasite libre. Faisceau électrique simplifié. Coupe circuit Stage6 ref S6-905	Allumage et boîtiers libres du commerce.	Libre
Variateur	Variateur à galets libre du commerce.	D'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. Joue ventilée d'origine ou Stage6 ref S6-56ET005. Guide de variateur Polini ref 242.033 Rondelle de canon autorisée épaisseur 0.8mm maximum. Poids des galets autorisés : de 3.25gr à 4.25gr Courroie Polini ref 248.031.3	Variateur à galets libre du commerce.	Variateur à galets libre
Embrayage	Embrayage et cloche libres du commerce. Correcteur de couple libre du commerce. Le diamètre du correcteur de couple doit être identique au modèle d'origine du scooter utilisé.	Embrayage, cloche et correcteur de couple d'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. Ressort de poussée Stage6 Medium ref S6-5214002 Ressort d'embrayage Polini jaune ref 245.033	Embrayage et cloche libres du commerce. Correcteur de couple libre du commerce.	Embrayage et cloche libres du commerce. Correcteur de couple libre du commerce.

Démultiplication	Par engrenages libre. Carter de transmission libre du commerce.	Primaire Malossi 14*39 ref 679080 Secondaire d'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000. Carter transmission d'origine PIAGGIO Zip2 50 2temps à partir de 2000	Par engrenages libre. Carter de transmission libre du commerce.	Par engrenages libre. Carter de transmission libre.
Départ	Moteur en marche.	Moteur en marche.	Moteur en marche.	Moteur en marche.

Article IV CATEGORIES MOTO				
PARTIE CYCLE	Moto 80 Amateur	Moto 80 Expert	Moto 125	Pit Bike SM 125
Châssis	Châssis moto 50cc homologué route. Les véhicules utilisés devront être homologués par les Services des Mines et disponibles durant l'année en cours ou les années antérieures Le mixage châssis/moteur est interdit s'il implique une modification du châssis. Dans le cas contraire, le mixage châssis/moteur est autorisé.	Libre	Libre Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine. L'utilisation de mousse absorbante est conseillée. Le sabot doit pouvoir contenir la même capacité d'huile que le moteur. Le sabot doit être de conception sûre et professionnelle. Tout « bricolage » est interdit. Les bouchons de remplissage et de vidange devront être freinés à l'aide d'un fil métallique.	Châssis Supermotard du commerce. Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine. L'utilisation de mousse absorbante est conseillée. Le sabot doit pouvoir contenir la même capacité d'huile que le moteur. Le sabot doit être de conception sûre et professionnelle. Tout « bricolage » est interdit. Les bouchons de remplissage et de vidange devront être freinés à l'aide d'un fil métallique.
Fourche	De même provenance que le châssis. Préparation libre.	Libre	Libre	Libre
Amortisseurs	Libre du commerce	Libre	Libre	Libre
Roues	De même provenance que le châssis	Libres, dimensions minimum 14 pouces.	Libres, dimensions minimum 14 pouces.	Libres, dimensions maximum 13 pouces.
Pneus	Libres	Libres	Libres	Libres
Freinage Avant - Arrière	Libre	Libre	Libre	Libres
Carénages	Habillage libre de fabrication mais conservant l'aspect de la moto utilisée.	Habillage libre de fabrication mais conservant l'aspect de la moto utilisée.	Habillage libre de fabrication mais conservant l'aspect de la moto utilisée.	Habillage libre de fabrication mais conservant l'aspect de la moto utilisée.

PARTIE MOTEUR	Moto 80 Amateur	Moto 80 Expert	Moto 125	Pit Bike SM 125
Préparation	Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé. Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur.	Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé. Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur.	Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé. Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur.	Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé. Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur.
Carters moteur	Carter moteur provenant d'un 50cc. Tout autre carter moteur est interdit.	Carter moteur provenant d'un 50cc. Tout autre carter moteur est interdit.	Bloc moteur 125cc 4temps du commerce. Les blocs moteurs provenant d'une motocross ou d'enduro sont interdits.	Bloc moteur 125cc 4temps du commerce. Les blocs moteurs provenant d'une motocross ou d'enduro sont interdits.
Système de refroidissement	Libre	Libre	Libre	Libre
Cylindre	2temps Libre du commerce	2temps Libre du commerce	4temps Libre du commerce	4temps Libre du commerce
Echappement	Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (voir page 9).	Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (voir page 9).	Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (voir page 9).	Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (voir page 9).
Vilebrequin	Libre du commerce	Libre	Libre du commerce	Libre du commerce
Carburateur	Libre du commerce	Libre du commerce	Libre du commerce	Libre du commerce
Admission	Libre du commerce	Libre du commerce	Libre du commerce	Libre du commerce
Allumage	Allumage et boîtiers libres du commerce.	Allumage et boîtiers libres du commerce.	Allumage et boîtiers libres du commerce.	Allumage et boîtiers libres du commerce.
Boite de vitesse	Libre du commerce	Libre du commerce	Libre du commerce	Libre du commerce
Embrayage	Libre du commerce	Libre du commerce	Libre du commerce	Libre du commerce
Démultiplication	Libre	Libre	Libre	Libre
Départ	Moteur en marche	Moteur en marche	Moteur en marche	Moteur en marche

Article V. Catégories Pocket-Bike

Les pocket bikes sont des machines de courses équipées de moteur à combustion.

Tout véhicule jugé d'un niveau de fabrication et/ou sécurité insuffisant sera interdit de participer et ce, sans appel.

Toutes modifications non mentionnées sont interdites.

5.1 Pocket Bike 50cc Rookie (de 12ans à 13ans révolus)

PARTIE CYCLE:

- Châssis issus du commerce
- Empattement 675 mm Max.
- Longueur 1060 mm Max.
- Hauteur de selle 460 mm Max.
- Hauteur max 620 mm Max.
- Tolérance de +/- 5 mm
- Pneus libre
- Les leviers de frein d'une longueur de 120 mm Max. Chaque levier doit avoir une extrémité arrondie d'un diamètre de 14 mm minimum. L'extrémité doit être partie intégrante du levier. Chaque levier doit être monté sur une poignée séparée.
- Système de freinage libre.
- Repose pied d'une largeur minimum de 45 mm. De type "TIP-UP" retour obligatoire automatique en position normale, terminé par une extrémité de diamètre 18 mm, recouvert de plastique souple (type Téflon ou autre).
- La transmission doit être sécurisée par un par-chaîne efficace. Un tendeur de chaîne doit être installé à la hauteur de la roue arrière et prévenir des mouvements d'oscillation.
- Le départ se fera moteur en marche.
- Un coupe contact à arrachement est obligatoire.

MOTEUR:

- Embayage centrifuge (sans vitesse)
- Allumage strictement d'origine de type C.D.I.
- Pas d'amortisseur avant ou arrière
- Moteur 2 T ou 4 T monocylindre 50 cm³
- Carburateur de diamètre 15 mm maximum à la coupe du boisseau
- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (voir page 9).
- Les jantes doivent être de production de série proposée par les constructeurs. Le diamètre des roues, avec pneus, doit être compris entre 240 mm et 280 mm, d'une largeur maximale de 110 mm.

PREPARATION MOTEUR :

- Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé.
- Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur.

5.2 Pocket Bike 50cc Master (à partir de 14ans révolus)

PARTIE CYCLE:

- Empattement 675 mm Max.
- Longueur 1060 mm Max.
- Hauteur de selle 460 mm Max.
- Hauteur max 620 mm Max.
- Tolérance de +/- 5 mm
- Pneus libre
- Les leviers de frein d'une longueur de 120 mm Max. Chaque levier doit avoir une extrémité arrondie d'un diamètre de 14 mm minimum. L'extrémité doit être partie intégrante du levier. Chaque levier doit être monté sur une poignée séparée.
- Système de freinage libre.
- Repose pied d'une largeur minimum de 45 mm. De type "TIP-UP" retour obligatoire automatique en position normale, terminé par une extrémité de diamètre 18 mm, recouvert de plastique souple (type Téflon ou autre).
- La transmission doit être sécurisée par un par-chaîne efficace. Un tendeur de chaîne doit être installé à la hauteur de la roue arrière et prévenir des mouvements d'oscillation.
- Le départ se fera moteur en marche.
- Un coupe contact à arrachement est obligatoire.

MOTEUR:

- Embayage centrifuge (sans vitesse)
- **Allumage libre.**
- Pas d'amortisseur avant ou arrière
- Moteur 2 T ou 4 T monocylindre 50 cm³
- Carburateur de diamètre libre
- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (voir page 9).

Article VI. Catégorie Side-Car

Les side-cars étant tous de fabrication artisanale, nous insistons sur la qualité du choix des matériaux, de la réalisation des soudures et de l'étude de l'ensemble de la machine.

Toute réalisation jugée dangereuse sera refusée. Toutes modifications non mentionnées sont interdites. Les side-cars à variateur(s) et boîte représentent une seule catégorie.

Toutes modifications non mentionnées sont interdites.

PARTIE CYCLE :

- Dimensions : longueur maximum 200 cm. largeur maximum 120 cm.
- L'alignement de la roue avant et arrière devra être respecté avec tolérance de 2 cm
- Seule la roue avant sera directrice
- Seule une roue arrière sera motrice
- Le pilote devra avoir une position conforme à la conduite d'une moto, c'est à dire chevauchant sa

machine. Position de conduite automobile ou kart
STRICTEMENT INTERDITE.

- Toute partie saillante, coupante, pointue devra être protégée d'une façon efficace
- Les roues devront être carrossées afin d'éviter le happement des membres et des vêtements
- Deux freins à commandes indépendantes dont un obligatoirement sur la roue arrière (tambours ou disques)
- Amortisseurs de direction autorisés
- Dimensions des roues : 13 pouces maximum
- Pneus slicks autorisés
- Plaques blanches, numéros noirs

MOTEUR :

- 50cc 2 temps ou 125cc 4temps provenant d'un deux roues.
- Refroidissement libre
- Toutes les pièces constituant le moteur sont libres
- Carburateur diamètre libre
- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (voir page 9).
- Toutes les pièces tournantes (variateur, allumage, transmission, système de réduction) devront posséder un carter efficace sauf si un carénage assure la même protection (éclatement et échappement)
- Plateau d'embrayage autorisé.

PILOTE ET PASSAGER :

- Dispositions communes au Règlement Technique Général
- Le départ se fera moteur en marche.

PREPARATION MOTEUR :

- Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé.
- Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur.