

RÈGLEMENT 2024

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE



Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

Article 1 - Définition

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2024 le Championnat de France de la Montagne.

Un champion est désigné dans les classes suivantes :

- Moto 25 Power :** **Numéros de 1 à 99**
A partir de 7 ans
Jusqu'à 80 cm³ 2T à variateur ou embrayage automatique (PW80 embrayage automatique)
Jusqu'à 65 cm³ 2T ou 115 cm³ 4T à boîte de vitesse
Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière
- A partir de 8 ans**
Jusqu'à 80 cm³ 2T à variateur
Jusqu'à 65 cm³ 2T ou 115 cm³ 4T à boîte de vitesse
Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière
Pocket bike : jusqu'à 40 cm³
Carburateur de Ø 15 mm maximum
- A partir de 10 ans**
Jusqu'à 85 cm³ 2T ou 160 cm³ 4T monocylindre
Puissance maximum de 25 cv à la roue arrière
Pocket bike : plus de 40 cm³
- A partir de 12 ans**
Jusqu'à 125 cm³ 2T ou jusqu'à 250 cm³ 4T
Puissance maximum 25 cv à la roue arrière
- Catégorie 300 :** **Numéros de 101 à 199**
A partir de 15 ans
125cc à 499cc (2T ou 4T)
125cc à 499cc bicylindres 4T
240cc à 399cc monocylindre 4T
125cc monocylindre 2T de plus de 25cv.
- Open Montagne :** **Numéros de 201 à 299**
A partir de 16 ans
250cc mono ou bicylindres 2 temps
500cc mono 2 temps
de 500cc à 690 bicylindres 4 temps
+ de 400cc à 700cc mono 4 temps
- Supersport Montagne :** **Numéros de 301 à 399**
A partir de 16 ans
300 à 600cc 4 cylindres
675cc maxi pour les 3 cylindres 4 temps
de 691 à 750cc bicylindres 4 temps
- Superbike Montagne :** **Numéros de 401 à 499**
A partir de 16 ans
601 à 1400cc 4 cylindres 4 temps
676 à 1400cc 3 cylindres 4 temps
751 à 1400cc 2 cylindres 4 temps
- Side-Cars :** **Numéros de 501 à 599**
A partir de à partir de 16 ans pour le pilote et 15 ans pour le passager
maxi 1300cc 4 temps, règlement Side-Cars FSBK jusqu'à 1000cc

Jusqu'à 1400cc pour les Side-Cars de route

Quads :

Numéros de 601 à 699

A partir de 13 ans

125cc 2 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

250cc 4 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

A partir de 15 ans

550cc 2 temps ou 4 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

A partir de 18 ans

125cc à 750cc mono et bicylindres 2 ou 4 temps, répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

Motos Anciennes et Classiques :

Anciennes Solos : toute cylindrée. De 1965 à 1979 **Numéros de A001 à A999**

Classiques Solos : toute cylindrée. De 1980 à 1995 **C001 à C999**

Anciennes et Classiques side car : toute cylindrée. Jusqu'à 1995 **S001 à S999**

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

Des contrôles sonomètres selon les règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de cote CNV, peuvent être effectués durant la manifestation.

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

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 leur première participation de la saison, les pilotes se voient attribuer un numéro. Ce numéro demeure inchangé durant la saison.

Le Championnat de France de la Montagne se dispute sur l'ensemble des épreuves.

Si moins de 5 pilotes sont classés dans une catégorie à la fin de l'année, celle-ci devient Trophée de France.

Les ex-aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1^{er}, 2^{ème}, etc. S'il est impossible de les départager, ils ont le même classement.

Des catégories Promotion (voir annexe 1) sont prévues sur chaque épreuve ainsi qu'une catégorie Educative non chronométrée.

Article 2 - Epreuves

Le Championnat 2024 se déroule sur les épreuves suivantes :

18 et 19 mai	CHANAZ	MC CHANAZ
8 et 9 juin	MARCHAUX	AM DOUBS
13 et 14 juillet	PANISSIERES	AMRP
20 et 21 juillet	PETIT ABERGEMENT	UM AIN
17 et 18 août	MARLHES	MC LES PICARLOUX

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 incorporés toutes les classes admises à disputer le championnat, sans exception.

Le calendrier définitif ainsi que les bulletins d'engagements sont disponibles sur le site www.ffmoto.org.

Article 3 – Concurrents

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

Les épreuves du Championnat de France de la Montagne 2023 sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaire d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, NCP ou NJ délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours et également de la licence NPP et 1 manifestation (impérativement prise en ligne sur le site de la fédération a minima 72h avant l'épreuve). Les personnes titulaires d'une licence une manifestation ne marquent pas de points au championnat.

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.

Article 4 – Machines

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 cote CNV.

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

Les machines tout terrain conformes au règlement supermotard sont également admises en Championnat de France.

Une machine ne peut servir que dans une catégorie.

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.

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

Les pneus référencés cross ou enduro ainsi que les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits (sauf spécifications contraires mentionnées ci-dessous).

Les pneus pluie sont autorisés.

Les motos équipées de pneumatiques de tailles 90/80-17 pour l'avant et 115/75-17 pour l'arrière peuvent être dotées de pneumatiques type slick, en particulier pour 125 et 250 Moto 1. Les machines de la catégorie Moto 25 Power sont autorisées à utiliser les pneumatiques slick.

Les machines de la catégorie OPEN sont autorisées à utiliser des pneumatiques slick à l'avant uniquement.

L'essence utilisée doit pour les 4T être du super sans plomb, conformément à la réglementation F.I.M.

Pour les 2T, l'essence utilisée doit être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL. Le bio éthanol est autorisé.

Les machines de la catégorie Promotion doivent être soit conformes au règlement Promotion Vitesse, soit des machines à partir de 125cc conformes au règlement des courses sur route ou des machines de provenance tout terrain conformes au règlement super motard.

Les motocycles doivent être équipés d'un coupe-circuit ou d'un interrupteur monté sur le guidon permettant d'arrêter le moteur.

Il est conseillé de remplir totalement son réservoir de mousse ignifugée type Explosafe.

En Side-Cars, un coupe-circuit pour le pilote et le passager qui doit être actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi d'un mètre. Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Tous les axes et vis de direction doivent être freinés. Les axes et vis de suspension doivent être freinés par des écrous frein ou par du fil à freiner.

Une même machine ne peut pas être utilisée par plusieurs pilotes.

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 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** l'homologation 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 : 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 aval.

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.

Configuration Quads (à définir pour chaque tracé lors de la visite de la piste) : des **cônes** sont placées pendant toute la durée de l'épreuve, à l'intérieur des virages et l'extérieur de certains virages. Ces dispositifs sont retirés pour les autres catégories.

Le non-respect des marquages ou un 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 - Engagements

Les pilotes NCO sont prioritaires s'ils ont envoyé leur bulletin d'engagement, accompagné du paiement, à tous les organisateurs **5 semaines avant la première épreuve**. L'encaissement bancaire est fait à la date de l'épreuve.

Pour les autres pilotes, les demandes d'engagement doivent parvenir 30 jours avant la date de la manifestation, accompagné du droit d'engagement.

Un coureur peut s'engager sur plusieurs machines dans plusieurs catégories (maximum 2) lors de la même manifestation mais ne peut pas s'engager sur plusieurs machines dans une même catégorie.

Le droit d'engagement comprenant le transpondeur est de :

***130€** pour les catégories Moto 25 Power, 300cc et Quads

***180€** pour les autres catégories

*Majoration 50€ après la date de clôture.

Le montant du droit d'engagement de la catégorie Educative ne peut pas être supérieur à 20€. La présence d'un éducateur diplômé est obligatoire pour encadrer cette série.

Après la date de clôture, les engagements peuvent être refusés par les organisateurs.

L'organisateur doit confirmer leur acceptation aux pilotes **au plus tard** dans les huit jours suivant la date limite des engagements.

Les droits d'engagement sont remboursés dans le mois qui suit l'épreuve, dans la mesure où le concurrent 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.

Article 7 – Vérifications administratives et techniques

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

Chaque concurrent doit également soumettre sa (ou ses) machine(s) aux opérations de vérifications techniques **y compris au sonomètre**. Il lui est remis le transpondeur servant au chronométrage.

Les vérifications administratives et techniques ont lieu le jour précédent les essais a minima de **14h30 à 19h30**. Elles se poursuivent le jour des essais de 7h30 à 9h30.

Les contrôles techniques sont effectués tels que décrits au chapitre des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte.

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

La couleur des numéros est libre à condition que les dimensions restent réglementaires et que leur contraste soit suffisant pour être lisible. Les commissaires techniques sont juges de la bonne lisibilité des plaques numéros.

Les bacs récupérateurs d'huile sont obligatoires pour les machines 4 temps.

Les bas de carénage sont vierges de tous orifices (pas de bouchons).

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

Article 8 - Briefing

Un briefing est organisé sur chaque épreuve avant le début des essais. La catégorie Promotion bénéficie d'un briefing spécifique **tout comme la catégorie motos anciennes**.

Tous les pilotes sont tenus d'y participer et doivent élarger la feuille de présence.

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

Article 9 – Déroulement des épreuves

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

Les séries sont définies 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 (voir annexe 1).

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

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

1^{ère} journée :

Essais libres
Essais chronométrés
1^{ère} manche de course
Essais libres si possible

2^{ème} journée :

Essais libres
Essais chronométrés
2^{ème} manche de course
3^{ème} manche de course

Chaque manche donne lieu à l'attribution de points.

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 pilote ayant le meilleur temps de qualification prend le départ en dernier.

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 de deux secondes. Il part en dernier de sa série.
A minima le pilote doit satisfaire à une montée d'essai chronométré pour participer aux courses 1, 2 et 3.

Si un pilote ne pouvait pas participer aux essais chronométrés, le Jury peut le repêcher en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.
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).

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. Les pilotes et les passagers doivent être vêtus d'une combinaison de cuir **une pièce**, de bottes, de gants et d'une protection dorsale.
En essais comme en course, le retour des concurrents se fait sous la responsabilité du Directeur de Course.

Les pilotes de motos et équipages de side-cars doivent obligatoirement effectuer leurs montées d'essais et de course, ainsi que les retours, avec leurs machines respectives passées au contrôle, sans changement de pilotes ou de passager.

Conformément à l'article 17.1 des règles générales pour les contrôles techniques, certaines machines peuvent être mises en parc fermé à l'issue de la course.

Tout pilote qui déclare forfait pendant l'épreuve doit le déclarer immédiatement à la direction de course.

Article 10 - Classements

Ne peuvent participer aux courses que les concurrents ayant réalisé un temps inférieur à celui du premier de sa classe majoré de 30%.

Un point est attribué pour le vainqueur de chaque catégorie à l'essai chrono du samedi et à celui du dimanche.

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

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

Concernant l'attribution des points, dans le cas où deux pilotes sont ex-aequo, 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-aequo en ayant réalisés le troisième temps, ils marquent chacun 16 points le suivant marque donc 11 points.

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.

Il n'y a aucune différenciation dans le classement entre les machines de course et les machines de sport.

Pour la catégorie 25 power un classement global est effectué ainsi qu'un classement pour la catégorie junior.
Des lots ou coupes doivent être prévues pour la catégorie éducative.

Article 11 - Remise des prix

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

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 et motos anciennes) 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 ^{er}	200€	2 ^{ème}	140€	3 ^{ème}	120€
-----------------	------	------------------	------	------------------	------

Primes attribuées pour moins de dix engagements :

1 ^{er}	Remboursement du droit d'engagement.
-----------------	--------------------------------------

Article 12 - Réclamations

Le dépôt de réclamation doit s'effectuer conformément à l'article 8 du règlement général.

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 13 - Officiels

La CNV désigne un délégué, président du jury, un directeur de course, un directeur de course adjoint, et deux commissaires techniques 2^{ème} degré (dont un responsable). Un commissaire 2^{ème} degré supplémentaire est désigné par la CNV, il a en charge les contrôles sonométriques.

Le Club organisateur doit nommer au minimum deux commissaires sportifs 2^{ème} degré pour le jury et un commissaire technique (minimum 1^{er} degré). 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 14 - Transpondeurs

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeurs.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se voient remettre un transpondeur qu'ils doivent restituer à l'issue de la manifestation.

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 du transpondeur est à la charge du concurrent. Le support de transpondeur est obligatoire.

Le transpondeur doit être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Pour les Side-Cars, le transpondeur doit être placé à l'avant, au niveau de la roue avant.

Article 15 - 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 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, les contrôleurs techniques doivent obligatoirement examiner l'équipement du pilote et la machine concernée.

A partir de 23h00, il n'est plus autorisé de musique et autres manifestations sonores dans le paddock.

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

Article 16 - Comportement

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.

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 sanctionné par le jury. Cette sanction peut aller jusqu'à l'exclusion.

Tout pilote ou accompagnant qui est pris dans la côte les jours précédant l'épreuve avec une machine non-conforme au Code de la Route ou en violation du règlement peut être sanctionné par le jury. Cette sanction peut aller jusqu'à l'exclusion.

L'accès du parc pilote à la ligne de départ et la descente de la cote 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 17 – 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.

ANNEXE 1

REGLEMENT CATEGORIES PROMOTION COTE 2023

Article 1 - Définition

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 Côte.

Les catégories sont les suivantes :

Promo 1	de 125cc à 500cc – numéros de 701 à 799
Promo 2	de + 500cc à 750cc – numéros de 801 à 899
Promo 3	de + de 750cc à 1400cc max – numéros de 901 à 999

Les machines de la catégorie Promotion doivent être conformes au règlement des courses sur route ou des machines de provenance tout terrain conformes au règlement monobike ou supermotard.

La catégorie Découverte est réservée aux licenciés première année ou une manifestation.

Article 2 - Epreuves

Les épreuves se déroulent dans le cadre des courses de cote régionales et du championnat de France de la Montagne. Toutes les courses de côte du Championnat de France ont une catégorie Promotion.

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

Article 3 - Concurrents

Seuls peuvent participer aux courses de PROMOTION, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO ou une manifestation LJA délivrée par la F.F.M pour l'année en cours.

Les pilotes NCO engagés en catégorie Promotion ne peuvent pas rouler dans une des catégories du Championnat de France sur une épreuve à laquelle ils participent dans la catégorie Promotion, excepté en tant que passager side-car.

Article 4 – Définition des machines

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

Les machines Promotion 1, 2 et 3 doivent être conformes au règlement technique ci-dessous.

Les machines qui font l'objet d'une procédure RSV sont admises dans le respect de l'article 4.

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé sur ce règlement est présumé comme interdit.

Article 5 - Parcours

Les parcours sont ceux du Championnat de France de la Montagne

Article 6 - Engagements

Les coureurs doivent adresser leur demande d'engagement formulée sur un imprimé aux organisateurs par courrier.

Chaque demande doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2024 à **130€** (dont 10€ de droit de transpondeur).

Le chronométrage s'effectue à l'aide de transpondeur. Celui-ci est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution. Le support de transpondeur est obligatoire.

Les engagements sont clos impérativement 30 jours avant la date de chaque manifestation.

Les droits d'engagement sont remboursés, dans le mois qui suit l'épreuve, dans la mesure où le concurrent 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.

Article 7 – Vérifications administratives et techniques

Les pilotes des machines se présentant aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement.

Les opérations de contrôles administratif et technique sont fixées selon les horaires du règlement particulier de l'épreuve et sont communiquées aux concurrents avec leur confirmation d'engagement.

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.

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

Article 8 - Briefing

Un briefing dédié aux pilotes de la catégorie Promotion 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€.

Article 9 – Déroulement des épreuves

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

Les épreuves de Promotion se déroulent sur deux journées. Chacune des journées est indépendante et comporte des essais et des courses.

1^{ère} journée

Essais libres après le Championnat de France
Essais chronométrés
1^{ère} manche de course

2^{ème} journée

Essais libres
Essais chronométrés
2^{ème} manche de course
3^{ème} manche de course

Toutes les montées se font dans l'ordre des numéros pour les essais libres et chronométrés. Pour les montées de course, les essais chronos du samedi déterminent l'ordre de départ de la course 1, ceux du dimanche de la course 2 et 3. Tout retardataire part en dernier avec une pénalité d'une seconde.

Si un pilote ne pouvait pas participer aux essais chronométrés, le Jury peut le repêcher en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

S'il se met à pleuvoir, le Directeur de Course peut neutraliser la montée et il est donné 20 mn pour un changement de pneumatiques (avec nouveau départ de l'ensemble de la série).

Il est rappelé que le port du casque est également obligatoire pour le retour. Les pilotes et les passagers doivent être vêtus d'une combinaison de cuir **une pièce**, de bottes, de gants et d'une protection dorsale.

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

Les pilotes de motos et équipages de side-cars doivent obligatoirement effectuer leurs montées d'essais et de course, ainsi que les retours, avec leurs machines respectives passées au contrôle, sans changement de pilote ou de passager.

Le départ des manches de course est donné moteur en marche.

Article 10 - Classements

Le classement est effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote.
Des coupes sont attribuées aux trois premiers des Promotion 1, 2 et 3 en fonction de ce classement.
En cas d'ex-aequo dans une manche, on tient compte du classement des autres montées.

Article 11 - Réclamations

La réclamation doit être déposée auprès de directeur de course dans la demi-heure suivant la proclamation des résultats (réclamation relative au classement), en conformité avec l'article 8 des règles générales pour les épreuves de course de côte.

Article 12 – Application du règlement

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury des commissaires sportifs de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales pour les épreuves de vitesse, du code sportif de la FFM et de ses annexes.

Article 13 - Responsabilité

Il est rappelé aux concurrents que conformément aux dispositions du code sportif, un concurrent est responsable des agissements de ses accompagnateurs.

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

Article 14 - Comportement

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.

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 sanctionné par le jury. Cette sanction peut aller jusqu'à l'exclusion.

Dans tous les cas, les pilotes doivent au moins effectuer une montée d'essais pour pouvoir prétendre aux montées officielles.

Article 15 – 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.

ANNEXE 2

REGLEMENT MOTOS ANCIENNES

Article 1 – Définition

La CNV, sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) met en compétition pour la saison 2024, le Championnat de France de la Montagne en Motos Anciennes.

Des coupes sont remises aux trois premiers de toutes les catégories vitesse et régularité.

Le club organisateur fournit les coupes.

CATEGORIES :

Motos Anciennes et Classiques :

Anciennes Solos : toute cylindrée. De 1965 à 1979 *Numéros de A001 à A999*

Classiques Solos : toute cylindrée. De 1980 à 1995 *C001 à C 999*

Anciennes et Classiques side car : toute cylindrée. Jusqu'à 1995 *S001 à S999*

L'homologation de la moto ou du side-car est fonction de l'année modèle du véhicule.

Le pilote (sauf avec licence LJA) est classé à la fin de la saison dans toutes les catégories où il a marqué des points.

Article 2 - Concurrents

Conforme à l'article 3 « Concurrents » du règlement du Championnat de France de la Montagne.

Article 3 – Conditions d'admission

Seules les motos et side-cars construits ou modifiés pour participer aux courses sont habilités à participer au championnat.

Phares et rétroviseurs, sont prohibés sur les véhicules destinés à concourir.

Des béquilles sécurisées (ne se rabattent pas de façon autonome) sont autorisées, elles doivent être solidement reliées aux parties fixes de la moto.

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.

Article 4 - Inscriptions

Les conditions d'engagement sont identiques à l'article 6 « Engagement » du règlement du Championnat de France de la Montagne.

Les droits d'inscriptions sont de **220€** par pilote pour une moto ou un side-car. Ces droits sont réservés aux organisateurs.

Il est nécessaire de remplir la « Fiche Administrative et d'Inscription 2024 » jointe au règlement.

Un pilote moto ou un équipage de side-car peut s'engager dans une deuxième catégorie de motos anciennes (double monte) avec un véhicule différent. Dans ce cas l'engagement global est majoré de 50%.

Toute demande d'engagement non accompagnée du règlement n'est pas prise en considération.

Un concurrent ne peut inscrire que deux motos ou side-cars au maximum. Pour ce faire, il faut remplir un formulaire pour chaque moto ou side-car.

Chaque machine ne peut être conduite que par un seul pilote.

Les listes des engagés au moment de la clôture des engagements doivent parvenir au délégué FFM de l'épreuve, **au directeur de course, au responsable technique et au responsable du chronométrage**. Ces listes, si changements ou ajouts de pilotes, doivent parvenir également aux mêmes personnes.

Article 5 – Confirmation d'engagement

Pour chacune des épreuves, il y a au minimum, 2 montées libres, 2 chronos et 4 courses (2 vitesse et 2 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.

Chaque engagement retenu est confirmé ou non 8 jours avant la course.

Les numéros de course sont attribués à l'année avant la première épreuve ou à d'autres manifestations si c'est un nouveau pilote.

Du fait de leurs inscriptions, 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 (ces règlements sont disponibles sur le site de la FFM).

Article 6 – Equipement obligatoire

- *Casque intégral (homologué ECE- 22.05 ou ECE-22.06)
- *Combinaison de cuir une pièce **en bon état**,
- *Protection dorsale homologuée EN 1621-2,
- *Gants en cuir sans déchirures et à manchettes,
- *Bottes en cuir et en bon état.
- *Les airbags sont recommandés pour 2024 et seront obligatoires dès 2025.**

Le contrôle de l'équipement fait partie intégrante de la procédure de contrôle de la moto ou du contrôle technique. Lors du départ, le contrôleur technique est tout à fait en droit de contrôler toute partie de l'équipement de l'un ou l'autre concurrent.

Article 7 - Classements

L'ordre de départ des montées en course est établi sur la base des temps des essais chronométrés.

En régularité, le classement, ne prend en compte que l'écart entre les 2 montées de course.

Schéma des courses sur le week end :

Samedi « régularité »		Dimanche « vitesse »	
1 essai libre		1 essai libre	
1 essai chrono		1 essai chrono	
1ère montée de course		1ère montée de course	
2ème montée de course		2ème montée de course	

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

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

Le podium est établi sur le temps de la meilleure des manches.

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

Article 8 – Attribution des points

Les 20 premiers classés marquent des points selon le barème suivant :

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

Pour chaque catégorie :

- *il faut un minimum de 5 pilotes engagés pour avoir un classement final sur l'épreuve concernée.
- *il faut un minimum de 5 pilotes classés pour avoir un classement final au Championnat.

Article 9 – Règlementation technique

Pour la mesure du niveau sonore, se référer à la méthode de contrôle spécifique aux Motos Classiques et Historiques.

Si certains points ne sont pas prévus au présent règlement sont traités dans le règlement FFM du Championnat de France de la Montagne 2024.

Chaque participant peut télécharger le détail du règlement spécifique du Championnat de France de Motos Anciennes en Course de Côtes 2024 sur le site FFM.

L'équipement des machines doit être en tout point conforme aux critères définis par le règlement FFM 2024.

Sont interdits :

- *Frein avant avec étriers radiaux
- *Etriers de frein 4 pistons maxi
- *Pas de moteur suralimenté (turbo)
- *Les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits
- *Les pneus pluie sont interdits dans la catégorie Anciennes
- *Les roues de 17 pouces ne sont autorisées en Anciennes que dans la mesure où ils équipent les machines livrées en France en équipement d'origine (catalogue ou article original faisant foi).

Sont autorisés :

- *Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les catégories Anciennes et Classiques
 - *Les roues de 17 pouces ne sont autorisées que dans la catégorie Classiques
- Pneus : toutes marques et types actuels vendus dans le commerce

Sont obligatoires :

- *Le garde-boue : avant et arrière
- *Le garde-boue à l'avant peut être absent seulement en présence d'un carénage complet
- *La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur
- *Les motos doivent être équipées de freins à commandes indépendantes pour chacune des deux roues
- *Les bouchons de vidange moteur doivent être freinés

Article 10 – Numéro de course

Le numéro de course, quelle que soit la catégorie, est attribué en concertation avec le pilote qui le garde pendant la durée du championnat.

Article 11 - Transpondeur

Le chronométrage se fait par transpondeur.

L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire (le départ peut être refusé dans le cas contraire) et sa position doit être verticale avec le numéro vers le haut.

Article 12 - Réclamations

Pour être classé à la fin de la course, les trois premières motos de chaque catégorie doivent obligatoirement être mises en parc fermé (30 minutes au maximum) pour un contrôle de conformité et ne peuvent pas être retirées sans l'autorisation de l'organisation sous peine de disqualification.

Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le directeur de course qui autorise ou non la libération des machines, au cas où il y aurait une réclamation ou un contrôle technique.

Toute réclamation doit être faite par écrit et remise à la direction de course, qui la transmet au Jury de l'épreuve.

Délai maximum pour déposer une réclamation : une demi-heure après proclamation des résultats signés par le directeur de course.

Article 13 – Application du règlement

En s'engageant, les concurrents déclarent connaître parfaitement le présent règlement et le règlement particulier ; ils prennent l'engagement de s'y conformer, ainsi qu'aux décisions des officiels.

Les décisions concernant l'application du règlement sont sans appel.

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CNV et RTS, du règlement particulier, du code sportif national de la FFM et de ses annexes.

Article 14 - Sanctions

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.

Article 15 - Responsabilités

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

Article 16 - Officiels

Les Officiels sont ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme.

Article 17 – Prescriptions générales et litiges

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.

Méthode de contrôle sonométrique des machines classiques & historiques

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 (se référer à la *Méthode de contrôle sonométrique des machines classiques & historiques ci-dessous*).

Le sonomètre pour la mesure doit être placé à 50 cm et 45° par rapport à l'axe du pot d'échappement (méthode FFM 2012).

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.

Silencieux : La sortie doit être protégée (bord arrondi)

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

ANNEXE 3 REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES SOLO POUR LES COURSES DE COTE – PROMOTION

Article 1 – Définition des machines

La cylindrée doit être au minimum de 125cc et au maximum de **1400cc**.

Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement. Ces éléments peuvent être contrôlés à tout moment.

Les reniflards (réservoir d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) doivent tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 12cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litres fixés correctement, exception faite des 750cc et plus (capacité du récupérateur 1 litre). Tous les motocycles doivent être munis d'un système de recyclage fermé. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air. Si le modèle homologué est équipé d'un système de recyclage, celui-ci doit être conservé intégralement.

Tous les bouchons, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (type automobile), ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification et les vis d'étriers de freins avant doivent être obligatoirement arrêtés par un fil de sécurité.

Les machines doivent être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Article 2 – Modifications obligatoires

Doivent être retirés obligatoirement :

- les clignotants (ou scotchés)
- le(s) rétroviseur(s)
- les repose-pied passager
- la plaque minéralogique
- le phare (ou scotchés)
- le feu arrière (ou scotchés)

Les coureurs doivent obligatoirement porter :

- *une combinaison de cuir d'une pièce.
- *des bottes,
- *des gants,
- *un casque défini dans le tableau des équipements,
- *une protection dorsale à la norme EN 1621-2.
- *les airbags sont recommandés pour 2024 et seront obligatoires en 2025.**

Tous ces équipements doivent être en bon état et présentés au contrôle technique.

Article 3 – Modifications interdites

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdite pour la partie cycle et moteur.

Article 4 - Pneumatiques

Les pneus utilisés doivent 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 slick sont autorisés en catégorie 125cc (retailage interdit) et les pneus pluie sont autorisés.

Article 5 – Système d'échappement / niveau sonore

Les silencieux peuvent être remplacés par un adaptable.

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 dB/A *sans tolérance* aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques. Le contrôle du bruit des machines supermotard et quads est effectué selon les règles générales des disciplines concernées.

Article 6 – Partie cycle

D'origine du type considéré.

6.1 - 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.

6.2 - 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. 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.

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.

6.3 FOURCHE

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

6.4 RÉSERVOIR D'ESSENCE

Pièce d'origine du type considéré.

6.5 RÉSERVOIR D'HUILE

Pièce d'origine du type considéré.

6.6 JANTES

Libres, sauf magnésium et carbone. Entretoises des roues avant et arrière libres.

6.7 COMMANDES AU PIED

Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimum 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 repliables doivent être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

6.8 GUIDON

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

6.9 AMORTISSEURS AR

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes 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.

6.10 PONTETS DE FOURCHE

Autorisés. **Protection obligatoire.**

6.11 AMORTISSEUR DE DIRECTION

Autorisé.

6.12 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.

6.13 PROTECTION

Une protection 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.

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

Article 7 – Partie moteur

Tous les carters moteur contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, doivent être protégés par un carter enveloppant en matériau composite, type carbone ou kevlar.

7.1 KICK-DÉMARREUR

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.

7.2 MOTEUR

D'origine du type considéré, mais possibilité d'améliorer les performances. L'aspect extérieur doit rester d'origine.

7.3 EMBRAYAGE

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

7.4 BOITE DE VITESSE

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

7.5 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré.

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

7.6 COUPE CIRCUIT

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 8 – Plaques numéros

L'emplacement pour les numéros de course est au nombre de trois (deux latérales à l'arrière sur le dossier de selle et une frontale), de forme rectangulaire, 280mm X 235mm.

Chiffres : hauteur minimum avant 120 mm, arrière 140 mm, largeur 90 mm, épaisseur 25 mm, espacement 25 mm Pour toutes les catégories Promotion : Fond JAUNE mat (RAL 1003)/ Numéros NOIR mat.

ANNEXE 4

REGLEMENT TECHNIQUE QUADS POUR LES COURSES DE CÔTE

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 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 2 – Direction/Guidon

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 d'une protection rembourrée sur la barre transversale ou sur les brides de fixations 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 constituantes 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 des frein n'est pas requise compte tenu de l'architecture du véhicule rendant impossible l'enchevêtrement.

Article 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).

La transmission est assurée par une chaîne doit être équipée d'un sabot ou d'un carter protégeant la partie inférieure de la chaîne ainsi que la couronne arrière sur 90°.

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

Le pignon de sortie de boîte de vitesses doit être protégé.

Article 4 – Roues et pneumatiques

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

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 retailage des pneumatiques n'est pas autorisé.

Les pneus slicks sont autorisés.

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

La hauteur de sculpture est de 8 mm maximum.

Article 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.

Article 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 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.

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau.

Article 7 – Dimensions

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

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

La garde au sol doit être de **50 mm** minimum.

Article 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 9 - Article réservé

Article 10 - 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.

Le niveau sonore doit être de 102 dB maximum sans tolérance selon la méthode FIM et conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

Article 11 – Plaques et numéros des machines

Les machines doivent porter 3 plaques numéros, une sur la face avant et une sur chaque flan.

Les couleurs sont libres mais les numéros doivent être lisibles, 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 12 – 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.

L'essence utilisée doit être pour les 4T être du super sans plomb, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

Pour les 2T, l'essence utilisée doit être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL.

Si d'autres essences sont utilisées, elles doivent être conformes à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

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 13 - Equipement

L'équipement des pilotes doit être conforme à l'article 15 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

Le feu rouge arrière n'est pas requis car ce sont des courses contre la montre uniquement.