

C0774



# REGLEMENT CHAMPIONNAT DE FRANCE

## MINI OGP 2022

## REGLEMENT CHAMPIONNAT DE FRANCE MINI OGP 2022

### Art. 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme et ses clubs mettent en compétition pour 2022, un cycle d'épreuves intitulé "**Championnat de France Mini OGP**" pour des machines n'excédant pas **15cv**.

### Art. 2 – CATEGORIES

**Mini OGP France 115** : Pilotes à partir de 7 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés jusqu'à 12 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Jusqu'à 80cc 2T à variateur ou 110cc embrayage automatique ou jusqu'à 65cc 2T ou 115cc 4T à boîte de vitesse. Puissance maximum 12cv à la roue arrière.

Plaques blanches – Numéros noirs.

**Mini OGP France 160** : Pilotes à partir de 9 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés jusqu'à 13 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Machines limitées à 85cc 2T et 160cc 4T monocylindre. Puissance maximum 15cv à la roue arrière.

Plaques noires – Numéros blancs.

**Mini GP France** : Pilotes à partir de 10 ans jusqu'à 14 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Machine Ovahle GP 0-160.

Plaques rouges – Numéros blancs.

**Les machines électriques sont admises en Championnat de France Mini OGP 115 et 160 sous réserve de respecter les règles de puissance dans les catégories mentionnées.**

### Art. 3 – TITRE

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

### Art. 4 – CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de France **Mini OGP** sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaires d'une licence FIM Europe, NJ, ou une manifestation (\*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.

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

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

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

### Art. 5 – ARTICLE RESERVE

### Art. 6 – CALENDRIER

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de France **Mini OGP** sont acquis lors des manifestations qui se déroulent aux dates suivantes :

2 et 3 avril	Amnéville	PMS 17
23 et 24 avril	Belmont	MCC Albi
25 et 26 juin	Salbris	La Ruche Nouanaise
16 et 17 juillet	Fontenay le Comte	MC Fontenay le Comte
10 et 11 septembre	Escource	Motos Landes
8 et 9 octobre	Alès	MC de Lyon et du Rhone

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

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

#### **Art. 7 – TRACE**

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.

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

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

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

#### **Art. 8 – ENGAGEMENTS**

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site : <https://ffm.engage-sports.com/> à partir du 14 janvier 2022.

##### **Pour la catégorie Mini OGP 115**

Le droit d'engagement est fixé à **85€** (location du transpondeur comprise). Les pilotes doivent s'engager au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements sont majorés de 30€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles (\*).

Pour être prises en compte, les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB de 85€ pour chaque épreuve.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents.

##### **Pour la catégorie Mini OGP 160**

Le droit d'engagement est fixé à **100€** (location du transpondeur comprise). Les pilotes doivent s'engager au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements sont majorés de 40€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles (\*).

Pour être prises en compte, les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB de 100€ pour chaque épreuve.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents.

##### **Pour la catégorie Mini GP**

Le droit d'engagement est fixé à **120€** (location du transpondeur comprise). Les pilotes doivent s'engager au plus tard 30 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements sont majorés de 50€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles (\*).

Pour être prise en compte, les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB de 120€ pour chaque épreuve.

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours après la date de clôture des engagements ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents.

(\* ) Pour chaque catégorie, le nombre de concurrents admis correspond à la capacité maximum en course de chaque circuit.

Les pilotes choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois et est valable pour l'année. Le n° 1 ne peut être attribué qu'au Champion de France **en titre de l'année précédente**.

### **Pilote déclarant forfait**

Pour tout forfait, un droit administratif, de 25€ pour la Catégorie Mini OGP 115, 35€ pour les catégories Mini OGP 160 et Mini GP, est retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par écrit ou email auprès de la F.F.M.. Le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande.

## **Art. 9 – VERIFICATIONS ET BRIEFING**

### **9.1 - Vérifications Administratives**

Les pilotes doivent présenter personnellement leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du :

- Guidon d'Argent ou Or pour les jeunes de 7 à 11 ans révolus ou du
- CASM à partir de 12 ans.

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

Le support de transpondeur **est obligatoire**, il est vendu 8€ et reste propriété du pilote. Le transpondeur doit être fixé à l'avant de la machine (sur le tube de fourche derrière la plaque numéro) en position verticale, goupille vers le haut.

### **Briefing**

Un briefing est organisé avant les essais (les pilotes doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet). Toute absence entraîne une pénalité de 10 secondes sur le résultat de la première manche. Les mineurs doivent y être accompagnés par leur représentant légal.

### **9.2 – Vérifications techniques**

Les machines doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté du dossier de selle.

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

Dimension des chiffres :

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

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

**Le tapis environnemental est obligatoire.**

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

Lors du passage au banc de puissance, aucune cartographie ne doit dépasser la puissance autorisée dans la catégorie. Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé, est déclassée de la course. Les machines équipées de variateur doivent avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

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

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

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

### Equipements

Les pilotes doivent présenter leur équipement complet en bon état.

- Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05 ou **ECE 22 06**).
- La combinaison en cuir d'une seule pièce ou blouson et pantalons de cuir réunis par une fermeture éclair.
- Les gants et les bottes doivent être en cuir.
- La protection dorsale de type EN 1621-2 est obligatoire.

### Télémetrie

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

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

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

### Transpondeur

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

### Litiges

Pour tout point non prévu à ce règlement, se reporter aux dispositions générales du règlement du championnat de France de la F.F.M. qui fait référence pour tout litige ou décision particulière.

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans le règlement technique est interdit.

### Art. 10 – ESSAIS

L'organisateur doit soumettre ses horaires à la Commission pour validation avant diffusion.

L'organisateur doit prévoir deux séances d'essais chronos obligatoires **d'une durée maximum de 20 minutes** et 2 courses.

### Art. 11 – COURSES

#### Composition, Grille Départ

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

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

**Les grilles des courses 1 et 2 sont identiques. Le Jury se réserve la possibilité de placer en fond de grille un pilote qui n'a pas de temps, après avis du Directeur de course.**

#### Pré-Grille :

Les machines doivent être présentes, en pré-grille, au minimum 10 minutes avant le tour de formation. Retard = 10 secondes de pénalité.

Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les stands ou sur la pré-grille. Le pilote peut posséder un groupe électrogène transportable de 2000 watts **maximum**.

### Courses :

Les courses se déroulent en deux manches **de maximum 20 minutes**. Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe sont effectués avant chaque départ. Les coureurs qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils peuvent prendre leur place pour la course sur la grille de départ, mais sont pénalisés de 10 secondes. Dans le cas où un pilote n'a pas effectué le tour de chauffe, il peut prendre le départ depuis la sortie des stands après le passage du peloton de coureurs sous les ordres du commissaire de sortie de stand en accord avec la direction de course. En cas de force majeure, la procédure de départ peut être réduite par la Direction de Course.

Le départ est donné au feu et à défaut au drapeau national, par le Directeur de Course, pilote assis sur la machine, moteur en marche. Tout départ anticipé est sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes. Interruption de course au drapeau rouge : la procédure appliquée est celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.

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

### Fin de course :

Voir l'article 7 des règles générales CNV.

### Drapeau jaune :

Le non-respect du drapeau jaune est sanctionné d'une pénalisation de 10 secondes lors des essais et des courses.

### Changement de machine :

Voir l'article 4 des règles générales CNV.

### Pneumatiques :

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

Le choix des pneumatiques étant libre, si lors d'une course les conditions d'adhérence de la piste changent pour raison de pluie et que la course doit être interrompue, le classement sera établi si 50% minimum des tours prévus ont été effectués et les points sont attribués.

Si moins de 50% des tours prévus ont été effectués, la course n'est pas recommencée et aucun point n'est attribué.

Pour la catégorie Mini GP, les pneumatiques Pirelli référencés ci-dessous sont obligatoires, dans la limite d'un train par week end de course :

Dénomination	Taille	F/R	lpcode
Diablo Superbike	100/80 - 10 NHS	F	3930600
Diablo Superbike	120/80 - 10 NHS	R	3930300
Diablo Rain	100/80 - 10 NHS	F	3930500
Diablo Rain	120/80 - 10 NHS	R	3930400

### Art. 12 – CLASSEMENT

Pour être classé dans la course, tout pilote doit avoir accompli au minimum les 75 % de la distance parcourue par le vainqueur et franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 3 minutes après la présentation du drapeau à damier.

Pour chaque épreuve les points sont attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

1er	25 pts
2ème	20 pts
3ème	16 pts
4ème	13 pts
5ème	11 pts

6ème	10 pts
7ème	9 pts
8ème	8 pts
9ème	7 pts
10ème	6 pts

11ème	5 pts
12ème	4 pts
13ème	3 pts
14ème	2 pts
15ème	1 pt

Le classement du championnat de France est déterminé par le cumul des points obtenus sur l'ensemble des épreuves prévues au calendrier du championnat. En cas d'ex-aequo, ceux-ci sont départagés au nombre de places de premier obtenues sur les différentes épreuves et ainsi de suite pour les places de deuxième.

Si le plateau est incomplet, l'organisateur de l'épreuve peut sur invitation faire participer des pilotes de notoriété ou autres, ils ne peuvent pas marquer des points dans le championnat. La communication est faite aux pilotes lors du briefing.

#### **Art. 12.1**

Tout pilote dont la machine dépasse la norme de puissance autorisée, est exclu du classement de la course.

#### **Art. 13 – RECOMPENSES**

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

#### **Art. 14 – RECLAMATIONS (Titre III du Code Sportif National)**

(Elles doivent obligatoirement être déposées auprès du Directeur de Course dans les délais impartis).

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

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 100€. Cette somme est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

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

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

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

#### **Art. 15 – OFFICIELS**

Officier sur chaque épreuve :

- La CNV nomme un directeur de course et un directeur de course adjoint ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire sportif, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.

L'organisateur nomme un commissaire sportif ayant satisfait à un séminaire spécifique (cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.) et trois aides techniques.

Il appartient au Délégué (Président du Jury) de communiquer à la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve. Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement sont applicables sur ces épreuves

## **Art. 16 - RESPONSABILITES**

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. Ils sont en particulier responsables de leurs accompagnateurs. Cet article doit figurer au règlement particulier de chaque épreuve.

## **Art. 17 – LAISSEZ-PASSER**

L'organisateur doit fournir un bracelet au pilote, un bracelet pour le mécanicien, un bracelet pour le panneuteur et un bracelet pour le responsable du team.

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

## **SPECIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES CATEGORIES MINI OGP 115 ET 160**

### **ARTICLE 1 – GENERALITE**

Les machines « **MINI OGP FRANCE** » sont autorisées à disputer les différents championnats de vitesse n'excédant pas 15 cv. Elles doivent être dans les normes des définitions des RTS spécifiques à la discipline vitesse.

#### **1.1 - Contrôle des machines et identification**

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

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

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

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

#### **1.2 - Identification des machines**

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

-un sticker est apposé sur la douille de direction.

-une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.

-marquage du système d'échappement complet. Ces marquages doivent être réalisés du même côté (bombe proscrite).

### **ARTICLE 2 – REGLES TECHNIQUES GENERALES POUR TOUTES LES CATEGORIES**

#### **2.1 – Matériaux**

Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) fibres composites, magnésium et titane.

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

#### **2.2 – Leviers**

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

##### **2.2.1 – Protection des leviers**

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

##### **2.2.2 – Freins**

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

#### **2.3 – Papillons de gaz**

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



## 2.4 – Coupe circuit

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

## 2.5 – Protections

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

Toutes les transmissions doivent être protégées.

Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, est dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire sur toutes les machines.

## 2.6 – Refroidissement

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

## 2.7 – Carburant

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

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

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

Un tapis de sol est obligatoire pour toute intervention sur la machine de manière à protéger l'environnement.

## 2.8 – Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires.

## 2.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux

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

Pour les catégories 125cc 4 temps monocylindre et 250cc 4 temps, la norme de bruit ne doit pas dépasser **95 dB** à 5500 tours. Pour les 50cc 2 temps à 8200 tours, 80cc 2 temps à 7200 tours, et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire.

Pour les 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).

## 2.10 – Guidon

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

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

### 2.10.1 – Largeur

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

Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

### 2.10.2 – Angle de braquage

Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

### **2.11 – Repose pied**

Les repose-pied doivent être repliables ou en téflon.

### **2.12 – Plaques numéros**

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

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

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

Dimension des chiffres :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm

- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

### **2.13 LES LANCEURS SONT INTERDITS SUR LES MACHINES A VARIATEUR (SAUF POCKET-BIKE).**

### **2.14 – Récupérateur**

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

### **2.15 – Feu rouge**

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

La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dossier de selle).

En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

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

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celle de la moto.

### **2.16 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage**

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

### **2.17 – Pneumatiques**

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

### **2.18 – Éléments de fixation (attaches diverses)**

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

### **2.19 Capacité des réservoirs**

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine.

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).

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

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

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

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

#### **2.22- Sabots récupérateurs**

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine.

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

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

## **SPECIFICATIONS TECHNIQUES POUR LA CATEGORIE MINI GP**

### **Article 1 : POIDS**

Le poids du motorcycle GP-0 160 ne doit pas être inférieur à 65kg quel que soit le moment de l'épreuve.

Les machines sont pesées dans les conditions dans lesquelles elles sont trouvées. Aucun ajout d'eau, de carburant ou autre ne peut être effectué.

### **Article 2 : CHASSIS / CADRE**

#### **2.1 - Cadre**

Le cadre doit être conservé d'origine. Il est seulement autorisé d'adapter la plaque anti-vibration du châssis produite en kit par le constructeur pour ce modèle. La peinture du cadre est libre mais son polissage est interdit. L'utilisation de coques pour protéger le bras oscillant ou le cadre est interdite.

#### **2.2 – Cadre de tige de selle**

Le cadre de la tige de selle doit rester tel que l'original. La peinture du cadre de la tige de selle est autorisée mais son polissage est interdit.

#### **2.3 - Cadre de carénage avant**

Le cadre de carénage avant doit rester tel que l'original. La peinture du cadre de carénage avant est libre, mais le polissage est interdit.

#### **2.4 - Bras oscillant**

Sauf dans les cas autorisés dans les articles suivants, le bras oscillant et le pivot du bras oscillant doivent rester d'origine. Il est permis de remplacer les tendeurs de chaîne d'origine par le modèle racing produits par le fabricant pour cette machine. Chaque machine doit être équipée d'un garde-chaîne de protection solide (aileron de requin) fixé au bras oscillant. Ce dernier doit être produit par le constructeur de la machine.

#### **2.5 – Plaques de direction**

Les ponts de fourche supérieurs et inférieurs ainsi que l'essieu directeur doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur sur la machine. Le dispositif de butée de verrouillage de direction doit rester identique à l'origine.

La tige de direction doit rester dans sa position d'origine.

#### **2.6 – Guidon et commandes**

Sauf autorisation dans les articles suivants, le guidon, les colliers de serrage du guidon, les commandes manuelles (commande des gaz, leviers de frein et d'embrayage et commandes électriques) et la borne du guidon doivent être conservés d'origine.

Le guidon et les commandes manuelles (leviers d'embrayage et de frein) doivent rester d'origine. Le guidon peut être repositionné, mais un espace libre minimum de 30 mm doit être maintenu entre le réservoir et le guidon, y compris les accessoires qui y sont attachés.

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

Il est interdit de réparer le guidon en le soudant.

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère ( $\emptyset$  de cette sphère : 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier. Les leviers de commande du guidon ne doivent toucher aucun élément du motorcycle, quelle que soit la position de la direction et de la suspension avant.

La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

Il est obligatoire d'utiliser le dispositif de protection du levier de frein fourni dans le kit spécifique pour le modèle ce modèle de machine. Il protège le levier de frein avant de tout actionnement involontaire résultant du contact entre deux motorcycles.

## **2.7 – Repose-pieds et commande**

Sauf dans les cas autorisés dans les articles suivants, les repose-pieds et la commande du pied doivent être conservés d'origine.

Les repose-pieds et les commandes de pieds ne peuvent être repositionnés qu'en utilisant le réglage fourni à l'origine par le fabricant.

La pédale de changement de vitesse et son effet de levier peuvent être remplacés pour utiliser un de type inverse.

Le levier de frein arrière peut être repositionné.

Il est interdit de réparer les repose-pieds en les soudant.

Il est interdit d'entrer dans la voie des stands avec des repose-pieds ayant la borne d'origine en matière plastique en mauvais état. Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d'un diamètre de 16 mm.

Il est interdit de réparer les supports du repose-pied en les soudant.

## **2.8 – Levier de démarrage**

Le levier de démarrage du moteur d'origine doit rester monté et en marche et être équipé d'un système empêchant toute ouverture accidentelle (exemple : élastique).

## **Article 3 : SUSPENSION**

### **3.1 – Suspension avant**

Tous les composants de la fourche doivent être d'origine.

### **3.2 – Amortisseur de direction**

Seul l'amortisseur de direction inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motorcycle est autorisé.

En aucun cas l'amortisseur de direction ne peut servir de dispositif limitatif de verrouillage de direction.

### **3.3 – Suspension arrière**

Sauf autorisation dans les articles suivants, la suspension arrière doit rester d'origine dans chaque composant.

Le système de réglage et les fixations de la suspension arrière au cadre et au bras oscillant doivent rester d'origine.

L'amortisseur d'origine ne peut être remplacé que par l'un de ceux appartenant au kit spécifique pour le modèle de motorcycle.

L'empattement de l'amortisseur, la position des cartouches hydrauliques, le coefficient élastique (K) et la précharge du ressort principal de l'amortisseur sont libres.

## **Article 4 : SYSTÈME DE FREIN**

### **4.1 – Disques de frein**

Les disques de frein doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur pour le motorcycle.

Le disque de frein avant d'origine peut être remplacé par l'utilisation du kit à disque flottant du constructeur pour le modèle de motorcycle en service. Il n'est pas permis d'ajouter des conduits d'air afin d'améliorer le refroidissement du système de freinage.

### **4.2 – Etriers de frein**

Sauf autorisation dans l'article suivant, les étriers de frein avant et arrière, ainsi que tous leurs points de fixation et toutes les pièces d'ancrage, doivent rester d'origine.

Il est obligatoire d'installer les plaquettes de frein d'origine.

### **4.3 – Maitres cylindres**

Le maître-cylindre (avant et arrière) et les tuyaux correspondants doivent rester d'origine.  
L'installation d'une protection de la pompe de frein positionnée sur le guidon est autorisée pour éviter les fuites d'huile si elles se brisent après la chute.

## **Article 5 - ROUES**

Les jantes, les entretoises intérieures et extérieures et leurs broches doivent rester d'origine. Toutes les dimensions des jantes doivent être indiquées identiques à celles mentionnées ci-après :

- Roue avant 2,50" x 10"
- Roue arrière 3,00" x 10"

## **Article 6 – RESERVOIR ET CARBURANT**

### **6.1 – Réservoir**

Le réservoir et le bouchon de réservoir doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur du motorcycle. Le réservoir de carburant doit être rempli d'un matériau ignifugé (structure à cellules ouvertes par exemple : « Explosafe »).

### **6.2 – Conduite de carburant**

Le circuit carburant, c'est-à-dire l'ensemble des conduits et des dispositifs entre le réservoir et le carburateur, est libre.

Le remplacement du robinet de carburant est autorisé.

L'ajout de filtres à carburant est autorisé.

L'utilisation de connecteurs rapides pour les conduites de carburant est autorisée.

### **6.3 -Carburant**

Le carburant devra être du type sans plomb **ou bio éthanol**, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

## **Article 7 – SYSTÈME D'ADMISSION**

### **7.1 - Carburateur**

L'utilisation des carburateurs indiqués ci-après est obligatoire : Catégorie GP-0 160 4Speed    KF PZ 27 ou Keihin PE 28.

La section du diffuseur et le nombre de jets ne peuvent pas être modifiés. Les composants restants du carburateur sont libres.

L'utilisation de pompes ou de jets de force est interdite.

### **7.2 – Filtre à air**

Le filtre à air est obligatoire et doit être comme conforme aux articles suivants.

Seul le filtre à air métallique standard fourni par le fabricant peut être utilisé.

L'utilisation d'un filtre à air en matériau spongieux est interdite.

L'utilisation de systèmes permettant d'augmenter la pression à l'intérieur du filtre de caisse en utilisant la pression d'air dynamique lorsque le motorcycle est en mouvement est interdite.

## **Article 8 – MOTEUR**

### **8.1 – Généralités du moteur**

Sauf autorisation expresse dans les articles suivants, le moteur doit rester complètement d'origine.

Le seul moteur autorisé est le moteur Catégorie GP-0 160 4 Vitesse ZONGSHEN W155 - ORIGINAL OHVALE.

L'alésage et la course doivent rester d'origine.

Il est obligatoire d'utiliser le capot moteur latéral droit qui fait partie du kit spécifique pour le modèle de moto fourni par le constructeur.

### **8.2 – Haut moteur**

Sauf autorisation dans les articles suivants, tout type d'usinage pour l'enlèvement de matériaux (y compris le polissage) et l'application de matériaux (y compris le traitement de surface) est interdit.

Les conduits d'admission et d'échappement doivent rester d'origine.

Les robinets, les sièges de soupape, les guides de soupape, les poussoirs, les joints d'étanchéité à l'huile doivent être d'origine.

Seul l'entretien normal fourni par le manuel d'entretien est autorisé.

Les ressorts, les demi-cônes et les plaques de soupape doivent rester d'origine. La correction de ressort de soupape n'est pas autorisée.

Il est permis de rectifier le plan de tête pour restaurer les surfaces selon ce qui est indiqué dans les fiches techniques déposées par le fabricant.

Le volume de la chambre de combustion et la hauteur du squish doivent être conformes aux valeurs indiquées dans le tableau suivant :

Catégorie	Volume (cc)	Squish* (mm)
Catégorie GP-0 160 4 Vitesse	13.5 +/- 0.40	60

\*aucune tolérance n'est admise sur la hauteur du squish.

La bougie d'allumage est libre. Aucune des parties de la bougie d'allumage, à côté des électrodes, ne peut dépasser l'intérieur de la chambre de combustion.

### **8.3 – Schéma de distribution des soupapes**

Toute modification de l'arbre à cames est interdite.

Le pignon de calage doit être conservé d'origine. La modification ou l'augmentation du diamètre des trous de fixation sont interdites.

Le calage de la chaîne et son tendeur de chaîne de distribution doivent rester d'origine.

### **8.4 - Cylindre**

Le cylindre doit rester d'origine.

Tout traitement de surface de la paroi interne du cylindre est interdit.

### **8.5 - Piston**

Toute modification du piston, y compris le polissage et l'éclaircissage, est interdite.

Toute modification de l'ensemble de bagues, des broches et de leurs supports est interdite.

### **8.6 - Bielle**

Toute modification de la tige, y compris l'éclaircissage et le polissage, est interdite.

### **8.7 - Vilebrequin**

Le vilebrequin doit rester d'origine, toute modification comprenant l'éclaircissage, l'équilibrage et le polissage est interdite.

### **8.8 - Carter**

Le carter moteur et les carters du moteur doivent rester d'origine, y compris pour la finition couleur et surface. Il n'est permis de faire des trous sur le couvercle du volant d'inertie que pour aider au refroidissement des organes internes, selon ce qui a été rapporté dans les fiches d'homologation.

Il est interdit de réparer les carters et les capots moteur en appliquant du matériel.

## **Article 9 – TRANSMISSION**

### **9.1 – Transmission moteur**

Les engrenages de l'entraînement primaire (sur le vilebrequin et sur l'embrayage) doivent rester d'origine.

### **9.2 - Embrayage**

Sauf dans les cas autorisés par les articles suivants, l'embrayage (y compris les ressorts, les disques entraînés et la commande d'embrayage) doit rester d'origine.

Le kit d'embrayage « EVR by OHVALE » inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motorcycle est autorisé.

### **9.3 – Boîtes de vitesses**

Toute modification de la boîte de vitesses, c'est-à-dire l'ensemble comprenant le système de sélection des engrenages et les fourches d'entraînement, les arbres primaires et secondaires et leur transmission est interdit.

Tout type de traitement sur la surface pour réduire le frottement (y compris le polissage et la super finition), est interdit.

Le ressort du système de sélection des engrenages, inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motorcycle, est autorisé à remplacer le ressort du système de sélection des engrenages.

### **9.4 – Transmission finale**

Pour la transmission finale (pignon, pignon de roue arrière et chaîne), l'utilisation de composants distribués par Ohvale est obligatoire.

## **Article 10 – SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT ET DE LUBRIFICATION**

### **10.1 – Refroidisseur d'huile**

Le refroidisseur d'huile doit rester d'origine.

### **10.2 – Circuit d'huile**

Toute modification de la pompe à huile est interdite.

Les tuyaux d'huile qui relient le moteur au refroidisseur d'huile doivent rester d'origine. Les tuyaux de respiration du moteur doivent être placés dans un réservoir d'un volume minimum de 250cc.

Les bouchons d'entrée et de refoulement d'huile, les tuyaux de livraison et de retour du refroidisseur d'huile et les vis du couvercle du filtre à huile doivent être parfaitement scellés et freinés pour éviter toute ouverture accidentelle.

## **Article 11 – SYSTÈME ELECTRIQUE**

### **11.1 – Câblage et commandes électriques**

Le faisceau principal doit rester d'origine.

Les commandes électriques du guidon peuvent être repositionnés, mais pas remplacés ou retirés.

Il est obligatoire de maintenir le coupe-circuit d'allumage monté sur le côté droit du guidon.

### **11.2 – Allumage et commande du moteur**

Sauf autorisation dans les articles suivants, le système d'allumage et de commande du moteur (rotor, stator, CDI et bobine) doit rester d'origine.

En tout temps de l'événement, le responsable technique a le droit de demander le remplacement de tout composant du système d'allumage et de commande du moteur monté sur le motocycle. Le refus de procéder au remplacement est assimilé à une irrégularité technique.

### **11.3 – Capteurs du commande du moteur**

L'utilisation de systèmes électroniques d'aide au pilotage (quick-shifter) est interdite.

Aucun contrôleur ou capteurs supplémentaire autre que ceux installés à l'origine sur le moteur ne peut être ajouté pour mettre en œuvre des stratégies de commande du moteur. Les capteurs montés sur le moteur d'origine doivent être conservés.

### **11.4 – Equipement supplémentaire**

A l'exception de ce qui est autorisé dans les articles suivants, tout composant électrique ou électronique (capteur, CDI, affichage) qui sont additionnels ou non montés à l'origine sur la moto, sont interdits.

L'utilisation d'équipements électroniques avec technologie IR (infrarouge), GPS ou enregistrement de synchronisation radio est autorisée.

Il est permis de monter un ou plusieurs systèmes (tableaux de bord, écrans, etc.) pour afficher les paramètres indiqués dans les points ci-dessous :

- Régime
- Température de l'huile
- Temps au tour
- Heures moteur

Les tableaux de bord intégrés avec fonction de traçage électronique, de géolocalisation et d'acquisition de données sont autorisés. L'acquisition de données doit être limitée aux canaux énumérés ci-dessous:

- Régime
- Température de l'huile
- Temps au tour
- Heures moteur - Position et vitesse (par signal GPS).

Tous les motocycles doivent monter le feu de sécurité arrière inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motocycle. Les coureurs doivent s'assurer que la lumière est allumée chaque fois que le directeur de course déclare une course humide.

La présence de câbles ou de composants électroniques ou d'origine non claire n'est pas autorisée et est considérée comme une irrégularité technique.

## **Article 12 – CARENAGE / CARROSSERIE**

### **12.1 – Carénages généralités**

Sauf autorisation dans les articles suivants, le carénage, la selle, le garde-boue avant et arrière et toutes les superstructures qui composent la carrosserie du motocycle doivent rester d'origine.

La couleur et la décoration sont libres.

L'utilisation de composants de fibre de carbone est interdite.

## 12.2 - Carénages

Le carénage doit être conservé tel que l'original.

La bulle doit rester d'origine. La bulle peut être colorée et non transparente afin d'accueillir la table et le numéro de course avant.

Les supports de carénage d'origine peuvent être remplacés par des fixations à dégagement rapide.

Le carénage inférieur doit avoir une étanchéité parfaite afin de contenir les fuites de lubrifiant en cas de panne moteur.

## 12.3 – Garde boue

La distance entre le garde-boue avant et le pneumatique peut être augmentée.

Le garde-boue arrière doit être conservé d'origine.

## 12.4 - Siège

Le siège de selle peut être changé.

## 12.5 – Plaques de numéros

Les conditions de fond des plaques et des numéros de course doivent être ceux indiqués dans les points suivants :

Catégorie	Fond	Numéro
GP-0 160 4Speed	Rouge	Blanc

Les numéros de course avant et latéral doivent avoir une hauteur minimale de 90 mm.

## Article 13 – DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT

Sauf autorisation dans les articles suivants, le dispositif d'échappement doit rester d'origine.

L'utilisation du silencieux avec le raccord DB Killer est obligatoire. L'utilisation du dB killer d'origine est obligatoire sur toutes les motos.

Le niveau sonore maximal admissible est de **95 dB/A** à une vitesse de 5500 tr/min.

## Article 14 – VIS, BOULONS ET ELEMENTS DE FIXATION

### 14.1 - Généralités

Les boulons et les éléments de fixation du carénage sont libres mais doivent avoir la même dimension que les originaux et avoir une classe de résistance égale ou supérieure à l'original. Les éléments de fixation de carénage peuvent être remplacés par des éléments de fixation rapide.

L'utilisation de boulons en titane ou en aluminium et de boulons en titane ou en carbone et/ou en kevlar, si elle n'est d'origine sur le motorcycle ou une partie du kit spécifique pour le modèle de motorcycle est interdite.

### 14.2 - Boulons du moteur

Les boulons d'origine du moteur peuvent être remplacés par un autre boulon de taille égale et d'une classe de résistance égale ou supérieure à celle d'origine.

Le cas échéant, il est permis de percer des trous pour le passage des fils de liaison, mais toute modification tendant à un éclaircissement est interdite.

La réinitialisation des filetages avec l'utilisation de l'hélice est autorisée.