

REGLEMENT
CHAMPIONNAT DE
FRANCE DE LA
MONTAGNE 2020

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE 2020

ART.1 DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2020 le Championnat de France de la Montagne. Un Champion sera désigné dans les classes suivantes :

Moto 25 Power :	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>A partir de 12 ans Jusqu'à 125 cm³ 2T ou jusqu'à 250 cm³ 4T Puissance maximum 25 cv à la roue arrière</p>
300cc :	<p>Numéros de 101 à 199 A partir de 12 ans 81 à 125cc 2 temps et 250cc Mono 4 temps A partir de 13 ans 125cc à 499cc (2 cylindres 4T) et de 250cc à 399cc (monocylindre 4T)</p>
Open Montagne :	<p>Numéros de 201 à 299 A partir de 16 ans 250cc mono ou bicylindres 2 temps 500cc mono 2 temps de 250cc à 550 bicylindres 4 temps + de 250cc à 700cc mono 4 temps</p>
Supersport Montagne:	<p>Numéros de 301 à 399 A partir de 16 ans 300 à 600cc 4 cylindres 675cc maxi pour les 3 cylindres 4 temps de 650 à 750cc bicylindres 4 temps</p>
Superbike Montagne :	<p>Numéros de 401 à 499 A partir de 16 ans 601 à 1300cc 4 cylindres 4 temps 676 à 1300cc 3 cylindres 4 temps 751 à 1300cc 2 cylindres 4 temps</p>
Side-Cars :	<p>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</p>
Quads-:	<p>Numéros de 601 à 699 A partir de 13 ans</p>

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

Un titre de Champion de France Junior sera 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 101, 201, 301, 401, 501 et 601 seront réservés aux Champions de France de la catégorie de l'année précédente.

Les quinze premiers de l'année précédente en chaque catégorie porteront pour la saison 2020 un numéro qui leur sera attribué par la Fédération.

Dès que les pilotes du Championnat de France de la Montagne auront un numéro d'attribué, ils ne pourront plus, en aucun cas, le changer 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 deviendra Trophée de France.

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

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

ART. 2 EPREUVES

Le Championnat 2020 se déroulera sur les épreuves suivantes :

9 et 10 mai	PANISSIERES (42)	AMR PANISSIEROISE
31 mai et 1 ^{er} juin	CHANAZ (73)	MC CHANAZ
13 et 14 juin	MARCHAUX (25)	AM DOUBS
18 et 19 juillet	PETIT ABERGEMENT (01)	UM AIN
15 et 16 août	MARLHES (42)	MC PICARLOUX
12 et 13 septembre	FRANGY (74)	MC FRANGY

Octobre MARTINIQUE *

***Seuls les 10 premiers pilotes des classements Supersport et Superbike du Championnat de France de la Montagne à la date du 17 août 2020 seront sélectionnés pour disputer la finale. En cas de désistement, les places laissées vacantes seront proposées aux pilotes suivants dans l'ordre du classement (11^{ème}, 12^{ème}, 13^{ème},...).**

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

Elles devront incorporés toutes les classes admises à disputer le Championnat, sans exception.

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

ART. 3 CONCURRENTS

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

Les épreuves du Championnat de France de la Montagne 2020 seront réservées :

- aux pilotes de toute nationalité titulaires 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 pour la catégorie Moto 25 Power.

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

ART. 4 MACHINES

Les machines autorisées à disputer le Championnat de la Montagne devront répondre aux définitions du règlement des machines de courses sur route et leur niveau sonore doit être inférieur à 102 dB/A conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

Les machines tout terrain conformes au règlement monobike ou supermotard seront également admises en Championnat de France.

Une machine ne peut servir que dans une catégorie.

Le contrôle du bruit des machines supermotard et quads sera effectué selon la méthode "2 mètres max".

Les pneus référencés cross ou enduro ainsi que les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits.

Les pneus pluie sont autorisés.

Les pneus slicks sont autorisés en catégorie 125 cc (retaillage interdit) uniquement pour les machines de 81 à 125cc 2 temps.

L'essence utilisée devra pour les 4T être du super sans plomb, conformément à la réglementation F.I.M. Pour les 2T, l'essence utilisée devra être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL.

Les machines de la catégorie Promotion devront être soit conformes au règlement Promotion Vitesse, soit des machines 125 cc à 1300 cc conformes au règlement des courses sur route ou des machines de provenance tout terrain conformes au règlement monobike ou super motard.

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

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.

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

Un pilote peut changer de machine dans une même classe entre la première et la deuxième journée à la condition que chacune des machines ait satisfait aux contrôles administratif et technique.

Les couvertures chauffantes sont autorisées.

Dans le cas d'un parc concurrents situé après la ligne d'arrivée ou éloigné de la ligne de départ, elles pourront être alimentées avec un groupe électrogène uniquement dans une zone définie par la Direction de Course.

Cette disposition ne devra en aucun cas perturber le bon déroulement des montées. Le non-respect de cette prescription sera sanctionné.

L'intégration d'une compétition ou d'une démonstration de véhicules dépendant d'une autre fédération sera soumise à l'approbation de la CNV.

ART. 5 PARCOURS

Le Championnat 2020 se disputera sur les parcours retenus et homologués par la Commission, après examen des candidatures et visite des parcours (**définition des emplacements et des types de protection**). Des dérogations pourront être acceptées par la Commission.

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

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

Pour des raisons de sécurité, la Commission Nationale Vitesse se réserve le droit de refuser 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 devra 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 sera toléré par montée.

Aucune zone de chauffe ne doit être prévue.

Chicane : Dans le cas d'une chicane sur le tracé : celle-ci sera matérialisée par des plots en plastique lestés de sable. Elle sera 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 entraînera la suppression du temps de la montée en essais et de deux secondes de pénalité en course.

ART. 6 ENGAGEMENTS

Les pilotes NCO seront prioritaires s'ils ont envoyé leur bulletin d'engagement, accompagné du paiement, à tous les organisateurs avant le **31 mars 2020**.

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

Un coureur ne pourra s'engager sur plusieurs machines dans une même catégorie lors de la même journée.

Le droit d'engagement comprenant le transpondeur est de :

- 115 € pour les catégories Moto 25 Power, **300cc** et Quads
- 150 € pour les autres catégories

Le montant du droit d'engagement de la catégorie Educative ne pourra pas être supérieur à 20 €.

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

L'organisateur devra confirmer leur acceptation aux pilotes dans les huit jours suivant la date limite des engagements.

Les droits d'engagement seront 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 seront pas remboursés.

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

ART. 7 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement.

Chaque concurrent devra également soumettre sa (ou ses) machine(s) aux opérations de vérifications techniques. Il lui sera remis le transpondeur servant au chronométrage.

Les vérifications administratives et techniques auront lieu le jour précédent les essais de 16h00 à 20h00. Elles se poursuivront le jour des essais de 7h30 à 10h00.

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 recevront un livret technique qu'ils devront 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 seront déposés pour le passage au contrôle technique.

ART. 8 BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve avant le début des essais.

Tous les pilotes sont tenus d'y participer et devront émarger la feuille de présence.

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

ART. 9 DEROULEMENT DES EPREUVES

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

Les épreuves de Championnat de France de la Montagne 2020 se déroulent sur deux journées. Chacune des journées est indépendantes et comporte des essais et des courses.

1^{ère} journée :

- Essais libres à 10 heures
- Essais chronométrés
- 1^{ère} manche de course
- Essais libres si possible

2^{ème} journée :

- Essais libres à 8 heures
- Essais chronométrés
- 2^{ème} manche de course à 13 heures 30
- 3^{ème} manche de course

Chaque manche donne lieu à l'attribution de points.

Toutes les montées se feront dans l'ordre des numéros **pour les essais libres et chronométrés. Les essais chronos du samedi détermineront l'ordre de départ de la course 1, ceux du dimanche de la course 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 pourra neutraliser la montée et il sera 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 (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 devront être vêtus d'une combinaison de cuir, de bottes, de gants et d'une protection dorsale.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fera 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.

A l'issue de la troisième montée, les trois premières machines de chaque catégorie seront mises en parc fermé pendant les trente minutes suivant l'affichage des résultats, sous la responsabilité d'un Commissaire Technique.

ART. 10 CLASSEMENTS

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

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

Dans chaque catégorie, les points suivants seront attribués pour la montée 1 :

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

Dans chaque catégorie, les points suivants seront attribués pour chaque montée 2 et 3 :

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 seraient ex-aequo, ils marqueront tous les deux le nombre de points de la place qu'ils ont obtenue, les suivants marqueront les points correspondant à leur place.
Exemple : deux pilotes sont ex-aequo en ayant réalisé le troisième temps, ils marqueront chacun 16 points le suivant marquera donc 11 points.

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

Pour partager les ex-aequo, le deuxième meilleur temps sera retenu.

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

ART. 11 PRIX

Les prix minimums suivants devront être versés aux pilotes dans chaque classe du Championnat de France (à l'exception des catégories Moto 25 Power, Quads et Promo) et seront attribués suivant le temps de la meilleure montée de chaque pilote et suivant le nombre d'engagés :

Primes attribuées pour 13 engagements et plus :

1^{er} 200 € 2^{ème} 140 € 3^{ème} 110 € 4^{ème} 100 € 5^{ème} 80 €

Primes attribuées pour 6 à 12 engagements :

1^{er} 150 € 2^{ème} 70 € 3^{ème} 50 €

Primes attribuées pour moins de six engagements :

Remboursement du droit d'engagement du premier

ART. 12 RECLAMATIONS

Le dépôt de réclamation devra 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.

ART. 13 OFFICIELS

La Commission se réserve le droit de désigner pour chaque épreuve un Délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le Président du Jury.

Le Club organisateur devra nommer au minimum deux Commissaires Sportifs 2^{ème} degré pour le Jury. Ces désignations devront avoir obtenu l'aval de la C.N.V.

La CNV désignera également un Directeur de Course, un Directeur de Course Adjoint (domicilié le plus proche possible de l'organisation), deux Commissaires Techniques 2^{ème} degré (dont un responsable) et un Commissaire Technique 1^{er} degré licenciés dans la Ligue de l'organisation.

Il sera demandé au Club organisateur de mettre à disposition un aide technique le vendredi et le samedi matin.

Le Délégué Fédéral sera pris en charge à 50 % par la F.F.M. et à 50 % par le Club organisateur.

Le Directeur de Course, le Directeur de Course Adjoint, les Commissaires Sportifs et les Commissaires Techniques sont entièrement à la charge du Club organisateur.

La FFM désignera les Chronométrateurs. Leurs frais seront pris en charge par le Club organisateur sur la base d'un forfait défini par la Fédération.

Le Directeur de Course et les Commissaires Sportifs devront avoir satisfait à un séminaire fédéral.

Un Directeur de Course Adjoint sera désigné par le Moto-Club organisateur. Ses frais sont à la charge du Club Organisateur.

ART. 14 TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeurs.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront 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 transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Pour les Side-Cars, le transpondeur devra être placé à l'avant, au niveau de la roue avant.

ART. 15 RESPONSABILITE

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 pourront 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 veillera à mettre la machine en sécurité, à l'abri du public.

ART. 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 sera 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 sera sanctionné par le Jury. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

ART. 17 LAISSEZ-PASSER

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

Toute fraude entraînera 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 2020

ART. 1 DEFINITION

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 1300cc max – numéros de 901 à 999

Les machines de la catégorie Promotion devront 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.

ART. 2 EPREUVES

Les épreuves se dérouleront 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 pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ART. 3 CONCURRENTS

Seuls pourront participer aux courses de PROMOTION, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO ou une manifestation **LJA 2** 2020 délivrée par la F.F.M.

Les pilotes NCO engagés en catégorie Promotion ne pourront 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.

ART. 4 DEFINITION 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.

ART. 5 PARCOURS

Les parcours sont ceux du Championnat de France de la Montagne

ART. 6 ENGAGEMENTS

Les coureurs devront adresser leur demande d'engagement formulée sur un imprimé aux organisateurs par courrier. Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2020 à **115 €** (dont 10 € de droit de transpondeur).

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

Les engagements seront clos impérativement 30 JOURS avant la date de chaque manifestation.

Les droits d'engagement seront 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 seront pas remboursés.

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

ART. 7 – VERIFICATIONS 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 seront fixées selon les horaires du règlement particulier de l'épreuve et seront 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 verront 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.

ART. 8 BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve avant le début des essais.

Tous les pilotes sont tenus d'y participer et devront émarger la feuille de présence.

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

ART. 9 DEROULEMENT DES EPREUVES

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

Les épreuves de Promotion 2020 se déroulent sur deux journées. Chacune des journées est indépendante et comporte des essais et des courses.

1^{ère} journée

Essais libres à la suite des catégories du 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 feront dans l'ordre des numéros **pour les essais libres et chronométrés. Les essais chronos du samedi détermineront l'ordre de départ de la course 1, ceux du dimanche de la course 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 pourra neutraliser la montée et il sera donné 20 mn pur 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 devront être vêtus d'une combinaison de cuir, de bottes, de gants et d'une protection dorsale.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fera 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 sera donné moteur en marche.

ART. 10 CLASSEMENTS

Le classement sera effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote.

Des coupes seront attribuées aux trois premiers des Promotion 1, 2 et 3 en fonction de ce classement.

En cas d'ex-aequo dans une manche, on tiendra compte du classement des autres montées.

ART. 11 RECLAMATIONS

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.

ART. 12 APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent règlement seront 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.

ART. 13 RESPONSABILITE

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 pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ART. 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 sera pris dans la cote les jours précédents l'épreuve avec une machine non-conforme au Code de la Route ou en violation avec celui-ci sera sanctionné par le Jury. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

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

ART. 15 LAISSEZ-PASSER

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

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

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

ART. 1 DÉFINITION DES MACHINES

La cylindrée devra être au minimum de 125cc et au maximum de 1300cc.

Le système de démarrage devra 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) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 12cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre 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 devra 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 devront être obligatoirement arrêtés par un fil de sécurité.

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

ART. 2 MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

-Devront 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. Si la doublure est synthétique, le pilote doit porter un sous-vêtement complet (manches et jambes longues) en coton, nomex ou soie,
- des bottes,
- des gants,
- un casque défini dans le tableau des équipements,
- une protection dorsale.

Tous ces équipements doivent être présentés au contrôle technique en même temps que la machine.

ART. 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.

ART. 4 PNEUMATIQUES

Les pneus utilisés devront 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.

ART. 5 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT / NIVEAU SONORE

Les silencieux pourront 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 sera effectué selon la méthode "2 mètres max".

ART. 6 PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré.

Art. 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 devra 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.

Art. 6.2 - CARÉNAGE

Tout carénage du commerce sera 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 pourront 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 inférieur devra comporter deux trous de 25 mm de diamètre. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans les conditions de course sur piste mouillée.

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

Art. 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.

Art. 6.4 RÉSERVOIR D'ESSENCE

Pièce d'origine du type considéré.

Art. 6.5 RÉSERVOIR D'HUILE

Pièce d'origine du type considéré.

Art. 6.6 JANTES

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

Art. 6.7 COMMANDES AU PIED

Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimum des repose-pied qui devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pied ne sont pas du genre pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière Téflon, plastique ou équivalent (diamètre 16 mm). Les repose-pied repliables devront être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

Art. 6.8 GUIDON

Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite.

Art. 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 devra 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.

Art. 6.10 PONTETS DE FOURCHE

Autorisés.

Art. 6.11 AMORTISSEUR DE DIRECTION

Autorisé.

Art. 6.12 FREINS

Sont autorisés le changement des flexibles (la séparation des durites de frein avant devra 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.

Art. 6.13 PROTECTION

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon, ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm.

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

ART. 7 PARTIE MOTEUR

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

Art. 7.1 KICK-DÉMARREUR

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

Art. 7.2 MOTEUR

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

Art. 7.3 EMBRAYAGE

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

Art. 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 pourra être changée, mais le pas devra rester d'origine.

Art. 7.5 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

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

Le liquide de refroidissement doit être remplacé impérativement par de l'eau ou par un mélange d'eau et alcool éthylique, à l'exclusion de tout autre liquide.

Art. 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.

ART. 8 PLAQUES NUMEROS

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

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.

REGLEMENT TECHNIQUE QUADS POUR LES COURSES DE CÔTE

Art. 1 REGLES GENERALES

Le quad de compétition est un véhicule à 4 roues ayant une roue à chaque extrémité diagonale.

Un quad de compétition est propulsé par les roues arrière fixées sur un axe rigide (les différentiels ne sont pas autorisés).

Les carters moteur ne peuvent être placés derrière le pilote.

Un seul pilote est assis à califourchon.

Aucune restriction n'est imposée quant à la marque, la construction ou le genre de motocycle en dehors de celles spécifiées ci-dessous.

La cylindrée doit être : 125cc à 750cc mono et bicylindres 2 temps ou 4 temps

ART. 2 DIRECTION

La direction est assurée par les roues avant par l'intermédiaire d'un guidon.

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

ART. 3 – ROUES ET SUSPENSION

- Le diamètre maximum de la jante ne peut dépasser 12 pouces pour les roues AVANTS et ARRIERES.
- Le Ø ne peut être inférieur à 8 pouces pour les roues AV et AR.
- Les roues à rayons ne sont pas autorisées.
- Les roues AR doivent être protégées par des garde-boue en matériaux souples et INCASSABLES couvrant chaque roue sous un angle de 30 degrés minimum.
- Les roues avant doivent être munies d'un frein fonctionnel installé sur chaque axe, les roues arrière peuvent être équipées soit d'un frein sur chacune d'elle soit d'un frein unique solidaire de l'axe de transmission.
- Les freins avant sont commandés par un levier fixé au guidon. Le frein arrière peut être activé soit par un levier à main, Soit par une pédale à pied.

ART. 4 PNEUMATIQUES

- Les pneus slick ne sont pas autorisés.
- La largeur totale ne peut excéder 1300 mm ;
- La hauteur maxi au niveau de siège du pilote est de 950 mm.

ART. 6 PROTECTIONS (voir diagramme)

- Un tube de protection ou une "barrière" (pare choc) doit être fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule. Les deux extrémités seront obstruées par un embout en Nylon Plastique ou similaire arrondi.
- Un tube de protection (nerf bar) sans partie saillante d'un diamètre de 25 mm au minimum doit être prévu de chaque côté du véhicule. Il devra être fixé par un minimum de 2 points et comporter des sangles ENTRECROISEES ou un treillis métallique (grillage) pour empêcher que le pied du pilote ne touche le sol accidentellement.
- Cette protection peut être en retrait de 10 cm maximum par rapport à l'alignement extérieur des roues AV.
- Afin d'éviter toutes intrusions des pieds des pilotes entre les roues arrière et les "nerfs bars", ceux-ci doivent par construction être relevés à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipés d'une protection en métal ou en plastique entre ce nerf bar et le garde boue arrière.

ART. 7 GUIDON

- La largeur du guidon est de 650 mm mini et de 850 mm maxi.
 - Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection recouvrant largement les brides du guidon.
 - Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de C/C.
 - Des butées doivent être fixées sur le cadre pour limiter la course du guidon. L'amortisseur de direction ne peut remplir cet office.
 - Si des protège-mains équipent le guidon, ils doivent être d'une matière résistante au bris et avoir une ouverture permanente pour les mains.
 - La réparation des guidons en alliage léger est interdite.
 - Tous les leviers doivent se terminer par une boule de 16 mm minimum.
 - La transmission assurée par une chaîne doit être équipée d'un sabot ou carter protégeant la partie inférieure de la chaîne ainsi que la couronne arrière et le disque AR de frein sur 90°.
 - SOLUTION 1
 - SOLUTION 2+3 s'il y a un pare choc arrière.
 - Le pignon de sortie de boîte de vitesses doit être protégé.
- VOIR DIAGRAMME.

ART. 8 PAPILLONS DES GAZ

- Les papillons des gaz doivent 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 poignet du pilote. Il doit couper l'allumage si le pilote quitte sa machine.

ART. 9 SILENCIEUX

- Le silencieux ne doit pas dépasser l'aplomb arrière de la machine. Le tube de fuite ne doit pas dépasser de plus de 5 mm le corps du silencieux.
- Le niveau sonore doit être de 102 dB maximum sans tolérance conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ART. 10 PLAQUES DES MACHINES

Les machines portent obligatoirement trois plaque numérotées, une à l'avant et une de chaque côté du quad. Les plaques doivent être de couleur blanche avec des numéros de couleur noir et lisibles.

ART. 11 CARBURANT

L'essence utilisée devra pour les 4T être du super sans plomb, conformément à la réglementation FIM. Pour les 2T, l'essence utilisée devra être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL.

A la demande du jury de l'épreuve, il pourra 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 sera alloué la somme de 40€ pour un 2 temps et de 60€ pour un 4 temps.

ART. 12 EQUIPEMENT

L'équipement des pilotes doit être conforme aux règles C.N.V.