



REGLEMENT

DU CHAMPIONNAT DE LIGUE DE VITESSE

2020

ARTICLE 1 - DEFINITION

La Ligue Motocycliste d'Ile de France en collaboration avec ses Clubs, met en compétition pour 2020 un cycle d'épreuve dénommé : Championnat de Vitesse de la Ligue IDF. Les catégories retenues sont :

Moins de 25 cv : monocylindre 2 temps 85 cc maximum et monocylindre 4temps de 110cc à 160cc
600 cc (maximum 600cc 4cylindres 4T, 675cc 3 cylindres 4T, 750cc Bicylindres 4T).
1000 (de 601cc à 1000cc 3 et 4 cylindres, Jusqu'à 1300cc Bicylindres)

ARTICLE 2 - EPREUVES

Le Championnat de Ligue IDF se disputera sur la totalité des courses organisées par les Clubs organisateurs dans le cadre de diverses manifestations.

Calendrier 2020 :

8 / 9 aout	Carole	Motors Events	Moins de 25cv
5 / 6 septembre	Carole	Motors Events	600/1000
10 / 11 octobre	Carole	Motors Events	600/1000

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses pourra changer de date sous réserve d'accord de la Commission de Vitesse de la Ligue IDF, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ARTICLE 3 - CONCURRENTS

Pourront disputer les épreuves du CHAMPIONNAT DE LIGUE IDF, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO, LUE ou NJC délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours. La participation à ces catégories pourra également se faire ponctuellement avec une licence une manifestation souscrite sur le site de la FFM ffmoto.org

Aucune licence une manifestation ne sera délivrée sur place.

Les pilotes devront être âgés d'au moins 11 ans pour la catégorie moins de 25cv

Les pilotes devront être âgés d'au moins 15 ans pour la catégorie 600 (600cc 4 cylindres et 675cc 3 cylindres, (750cc Bicylindre a partir de 16 ans))

Les pilotes devront être âgés d'au moins 16 ans pour la catégorie 1000

Ne seront pas admis à participer au CHAMPIONNAT DE LIGUE IDF (sauf dérogation exceptionnelle de l'organisation) :

-Tout pilote ayant été classé dans une course internationale, toutes disciplines confondues hormis les pilotes classés en endurance après la 3ème place, ou en Dragster.

- Tout pilote ayant marqué au moins 20 points en championnat national Superbike (Supersport, Superbike), Promosport, (600 cc et 1000 cc) des saisons 2017, 2018 et 2019. - Le premier des coupes de marque et multimarques 2017, 2018 et 2019, tous constructeurs confondus, sauf Trophée de France Twin Cup, Coupe de France Roadster Cup, Promotion Cup 600 et 1000 et KTM 390 Duke Cup. Tout pilote souscrivant une inscription au CHAMPIONNAT DE LIGUE IDF est réputé certifier sur l'honneur qu'il n'entre pas dans le champ des dispositions ci-dessus. Toute fausse déclaration entraînera immédiatement l'exclusion de la coupe. Il est par ailleurs entendu que les organisateurs de la CHAMPIONNAT DE LIGUE IDF se réservent le droit d'examiner et de refuser toute candidature présentant un caractère particulier afin d'en préserver l'esprit.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

Tout pilote répondant aux critères de l'article 3 pourra s'engager aux épreuves du CHAMPIONNAT DE LIGUE IDF

Toutefois la priorité sera donnée aux pilotes de la ligue Motocycliste d'Ile de France pour autant qu'ils soient engagés au plus tard 10 jours avant l'épreuve, pour être valide chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2020 à 200€ pour les 600/1000 et 160€ pour les moins de 25cv, **à l'ordre du Club Organisateur** et accompagnée d'un chèque de caution transpondeur de 200€ **à l'ordre de la Ligue Motocycliste d'Ile de France** ce chèque ne sera **pas encaissé** (sauf en cas de non restitution du transpondeur) et conservé pour les courses suivantes. Il sera détruit à l'issue de la saison.

La formule CHAMPIONNAT DE LIGUE IDF a pour objectif de permettre aux pilotes amateurs d'assouvir leur passion dans les meilleures conditions et d'y trouver le plaisir qu'ils en attendent. C'est pourquoi tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de participer à une séance qualificative et à deux courses minimums.

Aucun remboursement des engagements sauf cas de force Majeure à l'appréciation de l'organisateur.

Les concurrents auront la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer par internet via le site de La Ligue Motocycliste d'Ile de France :

Liguemoto-idf.org

Les priorités seront déterminées par la date de réception à la Ligue IDF des demandes d'engagements valides.

Il est entendu que l'on comprend par **« engagements valides »** les inscriptions accompagnées du montant de l'engagement ainsi que du chèque de caution transpondeur (caution à ne verser qu'à la première inscription).

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets les engagements qui continueraient à arriver seront mis en liste d'attente. En cas de désistement les places devenues disponibles seront proposées aux pilotes figurant sur cette liste dans l'ordre de réception de leur demande d'engagement.

Les engagements seront clos impérativement 10 JOURS avant la date de chaque manifestation.

Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 50€ reçu au plus tard le jeudi précédant l'épreuve à midi.

Lors de son engagement, chaque pilote est réputé connaître et respecter les règlements de la F.F.M. en général, et du Championnat de Ligue IDF en particulier.

ARTICLE 4.1- ATTRIBUTION DES NUMEROS :

La demande du numéro se fait lors de la procédure d'engagement sur le site **liguemoto-idf.org** dans l'onglet « indiquez le numéro de course que vous souhaitez ».

Les numéros choisis seront attribués dans l'ordre de réception des engagements **valides** (art 4). Toutefois du fait du possible rassemblement des catégories en une seule (600/1000) des litiges peuvent survenir, dans ce cas la priorité sera donnée au premier engagé. Si aucun choix n'est fait, les numéros de course seront attribués pour toute la saison en fonction de la disponibilité de ceux-ci et de l'ordre d'arrivée des engagements

Les N° seront confirmés le 15 juillet au plus tard.

ARTICLE 5- MACHINES :

Le CHAMPIONNAT DE LIGUE IDF est ouvert à tous les modèles achetés en France, ou tout autre pays de l'Union Européenne, sans restriction d'année, et en règle générale à toutes les machines de série 4 temps au-dessus de 590cc à 1 300cc. au prix maximum de 24 000€ TTC prix catalogue des années 2018/2019/2020. Le prix catalogue pris en compte, est le prix de la version homologuée par le service des Mines avec les options catalogue du constructeur. Pour les versions non bridées, le prix public

"clé en main" y compris les pièces de débridage, ne devra pas excéder la somme indiquée ci-dessus

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine. Les véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV pourront participer aux épreuves pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.

Les motos de la catégorie 1000 sont des machines 601 cc à 1000cc 3 et 4 cylindres et jusqu'à 1300cc bicylindres.

Les motos de la catégorie 600 sont des machines de 590cc à 600cc 4 cylindres, 675cc 3 cylindres, 750cc bicylindres

Pour les motos de la catégorie moins de 25Cv se référer au TITRE II du présent règlement

ARTICLE 6 – CONTROLE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

Les opérations de contrôle administratif et technique auront lieu le vendredi de 11 heures à 13 heures et de 14 heures à 18 heures 30 Le samedi, les vérifications reprendront à 8 heures jusqu'à 1 heure avant le départ des essais de la catégorie.

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement **ainsi que d'une autorisation parentale pour les mineurs**

Les horaires définitifs de chaque manifestation seront établis sur place à la clôture des vérifications en fonction du nombre de séries déterminé par le nombre de présents. Ils seront portés dès que possible à la connaissance des concurrents et soumis à l'accord du Directeur de Course.

Chaque pilote doit présenter sa machine au contrôle technique en conformité avec les règles générales pour les contrôles techniques de la FFM <https://pratiquer.ffmoto.org/media/document/regles-generales-pour-les-controles-techniques-cnv.sabot> et coque arrière déposés, pour faciliter le contrôle des différents éléments.

Une seule machine par pilote pourra être présentée aux contrôles techniques pour chaque catégorie

Il doit également présenter son équipement casque, combinaison, gants, bottes, protection dorsale (norme 1621-02) Conformes aux règles FFM.

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

Un pilote présentant une machine au contrôle technique devra veiller à ce qu'elle soit en conformité avec le règlement technique et notamment à l'ARTICLE 5 ci-dessus, sinon il ne pourra concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Selon la capacité de la piste et les créneaux disponibles, les courses pourront prévoir une catégorie unique 600/1000 d'ou seront extrait un classement scratch et un classement 600, sinon les catégorie 600 et 1000 seront séparées.

ARTICLE 7 – BRIEFING

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera organisé par un Directeur de Course sur chaque épreuve le vendredi en fin de journée, l'horaire et le lieu de celui-ci sera indiqué sur le panneau d'affichage. Une feuille d'émargement devra être signée par chaque pilote. Toute absence à celui-ci dans sa totalité sera sanctionnée par un départ depuis la sortie des stands pour chaque course.

ARTICLE 8 – PRE GRILLE

Les pilotes devront être présents en pré-grille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur série, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs. Les pilotes ne pourront prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire sera sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne seraient pas respectés, le pilote concerné ne pourra prendre la piste qu'après s'être remis en conformité. Aucune réclamation ne sera admise à ce sujet. Avant chaque départ, le passage par la pré-grille est obligatoire sous peine de déclassement de la séance des essais chronométrés, et des finales. Pour chaque séance de qualification et pour chaque course les conditions de piste seront déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) sera présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte il ne sera pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

ARTICLE 9 – QUALIFICATIONS

Pour chaque épreuve, il est prévu au minimum deux séances d'essais chronométrés de 20 minutes minimum. Si le nombre d'engagés impose l'organisation de plusieurs séries, les pilotes seront répartis par tirage au sort pour la première épreuve et en fonction du classement provisoire pour les suivantes. Les pilotes non classés seront ensuite répartis par tirage au sort.

Tous les pilotes seront qualifiés pour les finales sans contrainte de temps minimum, toutefois un pilote trop lent et présentant un danger pourra se voir présenter le drapeau noir

ARTICLE 10 – COURSES

La procédure de départ des courses sera de type simplifiée (article 3 du règlement général 2020 pour les épreuves de vitesse). Règles générales CNV

La durée des courses (deux au minimum) sera d'une durée d'environ 20 minutes. Toutefois le Jury peut modifier cette durée.

ARTICLE 11 - ARRET DE COURSE/NOUVEAU DEPART

Tels que définis à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les machines pourront être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il ne sera pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se mettrait à pleuvoir lors une course commencée sur une piste déclarée DRY elle ne serait pas systématiquement arrêtée, les pneus DOT étant compatible avec une piste mouillée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit l'être, quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ ne sera redonné.

ARTICLE 12 - DEPART ANTICIPE

Tout coureur qui effectuera un départ anticipé, et quelle qu'en soit la raison, se verra sanctionner d'une pénalité de 10 secondes.

ARTICLE 13 - ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes pourront être appliquées en cas de non-observation de la réglementation sportive et notamment de la réglementation technique du CHAMPIONNAT DE LIGUE IDF par le Jury ou les Instances Disciplinaires :

- avertissement,
- sanction pécuniaire,
- pénalité de temps et de points,
- déclassement de l'épreuve,
- suspension pour une ou plusieurs épreuves
- éviction du Championnat de Ligue IDF (sanction décidée par la T.R.D.A.)

ARTICLE 14 - CLASSEMENT

Il sera établi un classement général par addition des points de chaque course, en cas d'ex aequo la deuxième course sera prépondérante. Afin d'établir ce classement il sera attribué à chaque course les points suivants :

1er	35 pts	11ème	20 pts	21ème	10 pts
2ème	32 pts	12ème	19 pts	22ème	9 pts
3ème	30 pts	13ème	18 pts	23ème	8 pts
4ème	28 pts	14ème	17 pts	24ème	7 pts
5ème	26 pts	15ème	16 pts	25ème	6 pts
6ème	25 pts	16ème	15 pts	26ème	5 pts
7ème	24 pts	17ème	14 pts	27ème	4 pts
8ème	23 pts	18ème	13 pts	28ème	3 pts
9ème	22 pts	19ème	12 pts	29ème	2 pts
10ème	21 pts	20ème	11 pts	30ème	1 pt

ARTICLE 15 - PODIUMS

Un podium sera organisé, si une épreuve comportait un seul plateau 1000cc/600cc confondues, une coupe sera remise aux trois premiers scratchs et aux trois premiers 600cc, sinon les trois premiers en 1000cc et les 3 premiers 600cc seront récompensés.

En catégorie – de 25cv les trois premiers au scratch et les 3 premiers 125cc 4 temps recevront une coupe.

ARTICLE 16 - CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DE LA LIGUE IDF

Si une épreuve comportait un seul plateau 1000/600 confondu il sera extrait du Classement scratch un classement 600cc par réattribution des points en fonction de la place acquise parmi les 600cc

Il sera également extrait un Classement féminin dans les mêmes conditions que pour le classement 600cc

Pour la catégorie – de 25CV il sera établi un classement scratch et un classement monocylindre 125cc 4 temps.

Pour le classement ligue, les points seront réattribués à chaque pilote de la ligue dans l'ordre d'arrivée de chaque manche.

Le Champion de ligue de chaque catégorie sera le pilote qui totalisera le plus grand nombre de points en fin de championnat, au cumul des points acquis sur chaque épreuve.

En cas d'ex æquo au classement du championnat, on prendra pour chacun le nombre de places de premier, deuxième, troisième, etc... jusqu'à obtenir une différence entre les coureurs

En dernier ressort le meilleur résultat de la dernière course du championnat sera déterminant

Le premier du classement général se verra offrir un engagement Wild Card pour 1 Werc et 1 Promosport.

ARTICLE 17 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME - DEMONTAGE

-17.1 - Vérifications techniques

Lors du contrôle les machines doivent être en tous points conformes au règlement sans exception.
En cas de non-conformité à l'arrivée de la deuxième course le pilote sera sanctionné pour les deux courses.

-17.2 - Parc fermé

La procédure sera telle que définie à l'article 13.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Après chaque séance d'essais chronométrés, de courses qualificatives et de finales ou Consolantes, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles.

A l'issue des finales, les cinq premiers au minimum seront mis en parc fermé et pourront être soumis à vérifications.

Le Directeur de Course pourra, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement. Tout pilote qui, terminant dans les cinq premiers de la finale, n'aura pas mis sa machine en parc fermé immédiatement après son franchissement de la ligne d'arrivée, se verra déclassé de l'épreuve considérée et pourra faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage qui pourra décider une sanction supplémentaire.

-17.3 - Démontage

Conformément à l'article 13.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les pièces reconnues non conformes pourront être marquées par les Commissaires Techniques. Tout pilote, ayant refusé le démontage se verra déclassé de l'épreuve. Tout pilote dont la machine se sera révélée en infraction avec le règlement technique se verra sanctionné pour la course de référence. Il pourra également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage qui pourra entraîner une sanction allant jusqu'à l'exclusion à l'année du Championnat de Ligue IDF de Vitesse

ARTICLE 18 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

ARTICLE 19 - APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses Annexes.

ARTICLE 20 - TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation. Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à l'adresse du responsable du chronométrage. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

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.

ARTICLE 21 - 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 pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 22 - 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.

ARTICLE 23 – CIRCULATION DANS LE PARC COURREUR

Afin d'assurer la sécurité de tous, l'utilisation de deux roues motorisés (scooter, mini moto, etc.) est formellement interdite dans l'enceinte du circuit à l'exception des véhicules techniques qui devront être identifiés et porter le N° et la catégorie de la machine à laquelle ils sont affectés. Le déplacement de ces véhicules, des machines de course et des voitures devra se faire à l'allure du piéton au pas.

Le paddock n'est pas une aire de jeux, l'utilisation par des enfants de trottinettes, vélos, mini motos, etc. est strictement interdit.

Tout contrevenant se verra passible d'une sanction prononcée par le Jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote (ou de l'équipe). Il est rappelé que le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

TITRE I

REGLEMENT TECHNIQUE DES MACHINES CHAMPIONNAT D'ILE DE France DE VITESSE 2020

ARTICLE 1 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne pourront être modifiées.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le générateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces. La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur.

La batterie doit conserver les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments pourront être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble devra être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif d'origine. Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité. Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant auront leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité.

Un coupe contact de couleur rouge interrompant le circuit primaire d'allumage à portée du pilote actionnable sans lâcher le guidon est obligatoire

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 2- PNEUMATIQUES

Pneus libres, pneus pluie autorisés

DUNLOP met en place un challenge pneumatique non exclusif destiné à tous pilotes du Trophée de Ligue Ile de France qui s'inscrivent à celui-ci.

- 1 carte carburant Total d'une valeur de 50€ offerte à chaque pilote qui s'inscrira à l'année au Challenge « Dunlop » (les formulaires d'inscription seront disponibles lors de la première épreuve). Cette carte carburant sera envoyée par lettre directement à l'adresse indiquée lors de l'inscription au Challenge « Dunlop »
- 1 pneu arrière (Dans chaque catégorie) offerts par tirage au sort pour les pilotes inscrits à l'année, chaque week end, à prendre au camion « Dunlop » le jour même de la course ou pendant les WERC.

Il sera assuré la logistique et le service complet de démontage, montage, équilibrage, pression, conseil technique sur l'ensemble des épreuves sans facturer aucun frais pour les pilotes participant au Challenge lorsque le camion est présent.

Il sera mis à disposition des pilotes une fiche d'inscription ainsi que les autocollants nécessaires au stickage des machines selon la charte graphique éditée par DUNLOP.

Les pneus Dunlop peuvent être achetés au camion ou chez un concessionnaire ou revendeur.

Pas d'obligation d'achat au camion.

ARTICLE 3 SYSTEME D'ECHAPPEMENT : NIVEAU SONORE

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

Le niveau sonore ne doit pas dépasser 102 db/A aux régimes définis à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ARTICLE 4- MARQUAGE

Toute partie ou pièce des machines utilisées pourra subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

ARTICLE 5 - EQUIPEMENT A RETIRER

Devront être retirés obligatoirement :

- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pieds passagers,
- la plaque minéralogique,
- le phare,
- le feu de route arrière.

ARTICLE 6 - TABLEAU DES MODIFICATIONS

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

-6.1- PARTIE CYCLE : D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

Les supports de béquilles devront être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, auront les dimensions maximum suivantes :

- Diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait,
- Les côtés du cadre pourront être protégés par des protections en composites de carbone kevlar, ces protections épouseront la forme du cadre.

Les vis de fixation devront être positionnées en retrait dans ce matériau.

-6.2.- Bras oscillant : D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

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.

-6.3.-Carénage :

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires aux dimensions similaires aux pièces d'origine (avec une tolérance de +/-15mm) et présenté des différences visuelles mineures dues à l'utilisation en course (mélange de pièces différentes, points de fixation, fond du carénage, etc.). Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériaux en fibres de carbone ou composite de carbone n'est pas autorisée. Des renforts spécifiques en kevlar ou carbone ne sont autorisés qu'autour des trous et zones fragiles. Aucune ouverture ne pourra être créée et/ou rebouchée par rapport à celles figurant sur le carénage d'origine (en dehors de celles nécessaire à l'installation du bac de récupération des fluides).

La bulle peut être remplacée par un contertype transparent. Une augmentation de la hauteur de la bulle est autorisée avec une tolérance de +/- 15 mm par rapport à la distance verticale du té de fourche supérieur.

Il est interdit d'équiper des motos de carénage s'ils ne sont pas équipés de carénage d'origine, à l'exception d'un dispositif de carénage inférieur servant à récupérer les fluides en cas d'avarie mécanique. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre.

L'ensemble des supports des instruments sur le carénage peuvent être remplacées, mais l'utilisation du titane et du carbone (ou matériaux en composite similaire) est interdite. Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés.

Les conduits d'air originaux entre le carénage et la boîte à air peuvent être modifiés ou remplacés. Des composants en fibre de carbone et autres matériaux exotiques sont interdits. Des grilles de protection ou « wire-meshes » installées à l'origine dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées.

Tout point d'attache pour la béquille de la roue avant/arrière doit être fixé soit au cadre, soit sur le bloc moteur ou sur les bras de suspension arrière (bras oscillants). Aucun élément de ce support ne peut dépasser n'importe quelle partie du carénage. Seules des modifications faites sur le carénage sont autorisées afin d'accepter cet élément. L'espace maximum entre ce dispositif et le carénage est de 5mm.

Les ouvertures de refroidissement d'origine sur les côtés du carénage peuvent seulement être fermées partiellement afin de permettre la fixation de lettrage/logos du sponsor. Ce type de modification sera fait en maille ou tôle perforée. Le matériel est libre mais la distance entre tous les axes d'ouverture, le centre des cercles et leur diamètre doivent rester identiques. Les trous ou perforations doivent avoir un rapport d'espace d'ouverture > 60%.

Une ouverture de Ø 26 mm doit être prévue dans la partie basse de l'avant du carénage inférieur. Cette ouverture doit rester obstruée en condition de piste sèche et doit être ouverte uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur.

Le garde-boue avant peut être remplacé par un garde-boue contretypé de la pièce d'origine. Toutes les dimensions, y compris les points de fixation, doivent rester comme sur la pièce homologuée. Le matériau est libre.

Les montages souples par connecteurs « Dzus », clips, tie-raps « zip », colliers Rilsan, etc. ne sont pas autorisés.

Le garde-boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être modifié, supprimé ou changé mais le profil d'origine doit être respecté. La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle devra être intégralement couvert.

ARTICLE 7 - FOURCHE

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

ARTICLE 8 - RESERVOIR

Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

ARTICLE 9 - JANTES

Libres sauf carbone Entretoises des roues avant et arrière libres.

ARTICLE 10 - SELLE

La selle peut être modifiée ou changée.

ARTICLE 11 – COMMANDES AUX PIEDS

Libres.

Exception : La longueur minimum des repose-pieds 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 devront comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

ARTICLE 12 – GUIDON

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

ARTICLE 13 – LEVIERS

D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, rattrapage de jeux autorisé.

Les motos doivent être équipées d'une protection du 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 distribuées par un professionnel.

ARTICLE 14 AMORTISSEUR ARRIERE

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.

ARTICLE 15 AMORTISSEUR DE DIRECTION

Recommandé.

ARTICLE 16 FREINS

Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité. Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace.

La séparation des durites de frein avant devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

ARTICLE 17- COMPTEURS ET COMPTES TOURS

Pourront être retirés, une modification des supports est autorisée.

Un compteur compte-tours et témoin de température d'eau adaptable est autorisé, la sonde doit rester à son emplacement d'origine.

Un compte tour est obligatoire

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

ARTICLE 18 FAISCEAU ELECTRIQUE

Le faisceau électrique d'origine doit être utilisé. Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- le phare avant,
- les feux arrière et les stops,
- les clignotants,
- l'avertisseur sonore,
- tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur.

Les commodos d'origine homologuée ayant, entre autres, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent également être conservés.

Les connexions suivantes peuvent être retirées :

- les interrupteurs de sécurité de béquille.

ARTICLE 19

Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines, le certificat de conformité U.E. ou la facture.

Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique.

Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

ARTICLE 20 FEUX ROUGE ARRIERE

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 (dosseret de selle).
- En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.
- Puissance / luminosité équivalente à: 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W

- 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 celui de la moto.

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

ARTICLE 21 PARTIE MOTEUR

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.

Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisé, et devra être approuvé conformément à l'article 18 des règles générales pour les contrôles techniques.

Filtre à air : Adaptable autorisé.

Système de refroidissement : D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré. Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, seront de l'eau ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

La mise en marche forcée du ventilateur est autorisée.

ARTICLE 22- PLAQUES NUMEROS

Les machines devront être équipées de plaques devant, au centre du carénage et de chaque côté et en bas de carénage, ou sur les côtés de la selle pour les roadsters

Les N° devront présenter un contraste suffisant avec les plaques de numéros

En cas de litige concernant la lisibilité des numéros, la décision du Directeur Technique fera foi.

Pour les carénages de couleur claire, les n° pourront être noir appliqués directement sur ceux-ci

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 140 mm appliqués sur l'avant sont : Largeur minimale : 80 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Les dimensions de tous les chiffres Hauteur minimale : 120 mm appliqués sur le côté sont : Largeur minimale : 60 mm

Largeur min. des traits : 25 mm

Les numéros devront être réalisés dans l'une des polices, ci-dessous :

Futura Heavy

0123456789

Futura Heavy Italic

0123456789

Univers Bold

0123456789

Univers Bold Italic

0123456789

Franklin Gothic

0123456789

Franklin Gothic Italic

0123456789



ARTICLE 23 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit.

Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la Commission de Vitesse de la Ligue IDF après avis des Commissaires Techniques responsables du contrôle, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal Régional de Discipline et d'Arbitrage.

TITRE II

REGLEMENT SPECIFIQUES MOINS DE 25 CV

Hormis les points spécifiques définis ci-dessous les machines doivent être en conformité avec le TITRE I du règlement technique. Toute absence ou opacité d'un point de règlement sera tranché par le Jury.

ARTICLE 1 MACHINES

Les motos doivent être produites en série.

Leur cylindrée doit être de 85cc maximum pour les 2 temps et de 110cc à 160cc monocylindre pour les 4Temps. Vu la provenance de multiples constructeurs artisanaux, dont les machines ne peuvent être immatriculées, la présentation de la carte grise n'est pas requise.

ARTICLE 2 CARENAGE

Tout carénage du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage pourront en être équipées. Celles qui en sont équipées d'origine il pourra être démonté. Pour les 4 Temps, le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage inférieur devra comporter deux trous maximums de 25 mm de diamètre minimum. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée. Les manches à air (partie reliant la prise d'air du carénage au cadre) peuvent être remplacées (carbone et kevlar interdits).

ARTICLE 3 FREINS

Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité. Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace. Les fils agrafes sont autorisés. La séparation des durites de frein avant devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Le système et l'équipement ABS, des motos qui en sont équipées d'origine, peut-être déconnecté et/ou retiré. A l'inverse un système ABS ne peut être monté sur une moto qui n'en est pas équipée d'origine. Le maître-cylindre de frein avant peut être remplacé par un modèle adaptable

ARTICLE 4 FAISCEAU ELECTRIQUE

Les connexions suivantes peuvent être retirées : - le phare avant, - les feux arrière et les stops, - les clignotants, - l'avertisseur sonore, - tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur. Les commodos d'origine homologuée ayant, entre autres, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent également être conservés. Les commodos peuvent être remplacés par des modèles adaptables. Les connexions suivantes peuvent être retirées : - le compteur, - les interrupteurs de sécurité de béquille. - le contacteur à clef pourra être retiré ou déplacé. Le faisceau électrique et le boîtier CDI d'origine peuvent être remplacés seulement par un faisceau électrique et un boîtier CDI du Kit référencé par l'importateur de la marque. La fonction shifter de celui-ci peut être utilisée uniquement si la moto en est équipée d'origine.