REGLEMENT

CHAMPIONNAT

Course de côte

2020

Ligue Réunionnaise de Motocyclisme
Maison Régionale de s Sports
1 route de la Digue – Sainte Clotilde

CHAMPIONNAT REGIONAL DE COURSE DE COTE 2020

ART.1 DEFINITION

La Ligue Réunionnaise de Motocyclisme met en compétition en 2020 le Championnat régional de course de côte.

Un Champion sera désigné dans les classes suivantes :
Catégorie 1 : MINIVERT 65 (de 7 à 12ans) – Licence NJ
Catégorie 2 : MINIVERT 85 (de 9 à 12 ans) – Licence NJ ou NCO jusqu'à 12 ans
Catégorie 3 : Scooter, cross et type routière : 50 à 124 cc 2tps et 125cc à 249cc 4 tps vario ou boite,
Catégorie 4 : Cross, enduro, trail : 125 à 150 cc 2tps et 250 4tps,
Catégorie 5: Cross, enduro, trail mono ou bi cylindre et routière 2 tps: 151 à 500 cc 2tps et 250 à 999 4tps,
Catégorie 6 : Routière 600 : 250 à 600 cc 4 cylindres 4tps, 250 à 675 cc 3 cylindres 4tps et 250 à 700 cc 2 cylindres 4tps,
Catégorie 7 : Routière 1000 : + 600 cc 4 cylindres 4tps, +675 cc 3 cylindres 4tps et +700 cc 2 cylindres 4tps,
Catégorie 8 : Quad toutes cylindrées,
Catégorie 9 : Promotion : Pilotes titulaires de leurs premières licences en 2020 sur une moto de toute cylindrée .
Catégorie 10 : Master : Pilotes de 35 ans révolus sur une moto de toute cylindrée.

Une machine ne peut servir que dans une seule catégorie.

ART. 2 CONCURRENTS

Ces épreuves sont ouvertes à tous les pilotes titulaires d'une licence délivrée par la F.F.M pour l'année en cours à l'exception des licences internationales qui pourront s'engager hors Championnat.
N.B. *: Suite au nouveau règlement fédéral, le CASM est obligatoire pour la 1ère demande de licence ou une interruption de plus de deux ans.*

ART. 3 MACHINES

Les machines autorisées à disputer le Championnat régional de course de côte devront répondre aux définitions du règlement des machines de courses sur route et leur niveau sonore doit être inférieur à 112 dB .
Les machines tout terrain conformes au règlement monobike ou super motard seront également admises en Championnat de course de côte.
Les pneus référencés cross ou enduro sont interdits.
Les pneus slicks, slicks retaillés ou pluie sont autorisés.
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 motocycles devront être équipés d'un coupe-circuit ou d'un interrupteur monté sur la gauche ou la droite du guidon permettant d'arrêter le moteur.
Il n'y aura aucune différenciation dans le classement entre les machines de course et les machines de sport.
Un coureur ne pourra s'engager sur plusieurs machines dans une même classe.
Aucune zone de chauffe ne peut être prévue.
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.
Les machines devront être posées dans le parc coureur sur un tapis environnemental. Ce tapis devra être présenté lors du contrôle technique.

ART. 4 EPREUVES

Le Championnat régional de course de côte 2020 se déroulera sur les épreuves suivantes :

DATES	LIEUX	ORGANISATEURS
22 / 23 FEVRIER 2020	CD 41 ROUTE DE LA MONTAGNE	TEAM 974 DEUX ZERO
09/10 MAI 2020	SAINT LEU	TEAM 974 DEUX ZERO
27/28 JUIN 2020	TAMPON	MOTO CLUB DU TAMPON
01/02 AOUT 2020	SAINT PAUL/TROIS BASSIN	TEAM PODIUM
25/25 OCTOBRE 2020	ZONE SUD	MX 421

Toutefois, des épreuves pourront également 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 incorporer toutes les classes admises à disputer le Championnat sans exception.
Elles feront l'objet d'un chronométrage officiel. Le départ de la côte devra être aménagé par le tracé d'une ligne blanche barrant la chaussée et 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.

ART. 5 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité, sa confirmation d'engagement, ainsi qu'une pièce d'identité. Chaque concurrent devra également soumettre sa machine aux opérations de vérifications techniques. Il lui sera remis le transpondeur servant au chronométrage.
Il est fortement recommandé de prendre part aux vérifications administratives et techniques dès le samedi après-midi.

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 course ,ce livret technique sera au prix de 1€ .
La couleur des numéros est libre à condition que les dimensions restent réglementaires et 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. 6 BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve avant le début des essais.
LA PRESENCE DE TOUS LES PILOTES EST OBLIGATOIRE et devront émarger la feuille de présence. Toute absence sera sanctionnée d'une amende de 50 €.

ART.7 FORMULE

Le Championnat Régional de course de côte se disputera sur la totalité des épreuves organisées. Les ex-æquo seront départagés :
1. en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc.
2. en dernier ressort, le dernier meilleur résultat enregistré entre les ex-æquo sera prépondérant.

ART. 8 PARCOURS

Le Championnat Régional de course de côte se disputera sur les parcours retenus et homologués par la Commission, après un examen des candidatures et visite des parcours. 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.

ART. 9 ENGAGEMENTS

Les coureurs devront faire leur demande d'engagement aux organisateurs en ligne sur www.sportpro.re au plus tard le jeudi précédent la manifestation à minuit.
Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2020 à 70€ dont 6 € devront être reverser par le club organisateur à la commission chronométrage de la Ligue le jour de la course.

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

Les engagements seront clos impérativement le jeudi minuit précédent la manifestation. Les pilotes sollicitant un engagement après le délai réglementaire, pour autant qu'il reste des places disponibles, devront s'acquitter d'une pénalité de 20 €.

Les droits d'engagement seront remboursés dans la mesure où le concurrent prévient l'organisateur de son forfait avant le début des essaies de l'épreuve en question.
Passé ce délai, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.

Les pilotes se verront attribués des numéros (se rapprocher de PAYET PATRICE après 18 heures au 06.92.86.78.91) en fonction de leur catégorie ET DE LA DISPONIBILITEE.

Dès que les pilotes du Championnat régional de course de côte auront eu un numéro attribué, ils ne pourront, en aucun cas, le changer durant tout le Championnat.

ART. 10 ESSAIS

Les organisateurs devront obligatoirement prévoir deux montées le dimanche matin dont au moins la première sera libre. Les montées d'essais libres et chronométrées se feront dans l'ordre des numéros. A l'issue des montées d'essais chronométrés, une grille de départ sera établie, tenant compte du meilleur temps de chaque pilote, cette grille de départ sera valable pour les trois montées de course. Le secrétariat de l'organisateur se chargera de l'établissement et de l'affichage de cette grille en fonction des résultats des essais chronométrés.
En cas d'ex-æquo, on tiendra compte de l'autre montée.
Dans tous les cas, les pilotes devront au moins effectuer une montée pour pouvoir prétendre aux montées officielles.
Il est rappelé que le port du casque est également obligatoire pour le retour. Les pilotes devront obligatoirement être vêtus d'une combinaison de cuir, de bottes, de gants et d'une plaque dorsale.
En essais comme en course, le retour des concurrents se fera sous la responsabilité du Directeur de Course.
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 sanctionnée par le Jury. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

ART. 11 COURSES

Trois montées de course seront prévues. Le meilleur temps de chaque pilote lors de ces montées sera retenu pour établir le classement final de l'épreuve. Chaque épreuve donne lieu à l'attribution de points pour le classement du Championnat Régional de course de côte, selon le barème défini à l'article 12.
Le départ sera donné moteur en marche et dans l'ordre décroissant de la grille de départ.
A l'issue de la deuxième 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.

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

ART. 12 CLASSEMENTS

Le classement sera effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote dans les montées officielles .

Les points suivants seront attribués pour le classement final de classement de chaque classe :

1er -> 25 pts	2ème -> 22 pts	3ème -> 20 pts	4ème -> 18 pts	5ème -> 16 pts
6ème -> 15 pts	7ème -> 14 pts	8ème -> 13 pts	9ème -> 12 pts	10ème -> 11 pts
11ème -> 10 pts	12ème -> 9 pts	13ème -> 8 pts	14ème -> 7 pts	15ème -> 6 pts
16ème -> 5 pts	17ème -> 4 pts	18ème -> 3 pts	19ème -> 2 pts	20ème -> 1 pts

En cas d'ex-æquo dans une manche, on tiendra compte du classement de la meilleure des autres montées officielles.

Les résultats définitifs devront être transmis par l'organisateur au Président de la commission course de côte au plus tard 24 HEURE après la manifestation.

ART. 13 PRIX

Des coupes aux 3 premiers seront attribuées en fonction du classement par catégorie.

ART. 14 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. 15 TRANSPONDEURS

Distributions des transpondeurs :

Les transpondeurs seront remis aux pilotes ou équipages le samedi ou la veille de la compétition (au moment du contrôle technique).

La restitution des transpondeurs :

A la fin de chaque épreuve, les transpondeurs nettoyés seront rendus à l'espace dédié à cet effet.
Il est toutefois rappeler que le transpondeur doit être rendu après sa dernière manche de la manifestation dans les trente minutes. Passé ce délai une amende de 50€ sera exigible pour la course suivante, en cas de non règlement de cette amende il ne sera plus délivré de transpondeur à ce licencié.

Responsabilité :

La perte, le vol, la destruction même involontaire est sous la responsabilité de l'équipage ou du pilote.

ART. 16 REMISE DES PRIX

Le premier de chaque catégorie devra obligatoirement participer à la remise des prix organisée chaque année.

ART. 17 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.

Contacts « Commission Course de Côte » :

PAYET PATRICE : 06 92 86 78 91 après 18 heures (attribution des numéros)

REGLEMENT TECHNIQUE MOTO POUR LES COURSES DE CÔTE

ART. 1 – DÉFINITION DES MACHINES

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé sur ce règlement est présumé interdit.
En dehors des modifications autorisées ci-dessous, la machine doit être conforme aux normes imposées par les règles générales pour les contrôles techniques des épreuves des courses de côte.

ART. 2 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES MACHINES

La cylindrée devra être au minimum de 50 cc et au maximum de 1300 cc.
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 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre fixés correctement, exception faite des 750 cc 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 devront être obligatoirement arrêtés ainsi que les vis d'étriers de freins avant par un fil de sécurité.

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

- PNEUMATIQUES

Les pneus utilisés pourront être de type slicks, slicks retaillés, pluie ou de type tourisme, sculptés, moulés, tarifés, et porter la lettre symbole de vitesse maximum (H.S. V.Z ou W) conformément à la norme ETRTO.

- SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT / NIVEAU SONORE

Les silencieux pourront être remplacés par un adaptable. Leur niveau sonore doit être inférieur à 117 dB/A (115 dB/A + 2 dB/A) avant le début de la course et 118 dB/A (tolérance supplémentaire de 1dB/A) à l'arrivée de la course selon la méthode « 2m max » et conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

ART. 3 – MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

Devront être retirés obligatoirement :
- les béquilles,
- les clignotants,
- le(s) rétroviseur(s),
- les repose-pied passager,
- la plaque minéralogique,
- le phare,

- le feu arrière,
- le cuvelage du phare devra être démonté.

Les coureurs doivent 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, de bottes, de gants, d'un casque défini dans le tableau des équipements, une protection dorsale est obligatoire, tous ces équipements doivent être présentés au contrôle technique en même temps que la machine.

ART. 4 – PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré.

- 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.

- 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.

- -RÉSERVOIR D'ESSENCE

Pièce d'origine du type considéré.

- RÉSERVOIR D'HUILE

Pièce d'origine du type considéré.

- JANTES

D'origine du type considéré. Entretoises des roues avant et arrière libres.

- 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.

- GUIDON

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

- 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.

- PONTETS DE FOURCHE

Autorisés.

- AMORTISSEUR DE DIRECTION

Autorisé.

- 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.

- 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, auront les dimensions suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40mm, vis de fixation en retrait.

ART. 5 – PARTIE MOTEUR

Tous les carters moteur contenant le 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.

- 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.

- MOTEUR

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

- EMBRAYAGE

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

- BOITE DE VITESSE

Boite du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé.

- SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

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. 6 – PLAQUES NUMEROS

L'emplacement pour les numéros de course sera au nombre de trois (deux latérales à l'arrière sur le dosseret 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.

ART 7 – BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve le dimanche matin avant le début des essais. Tous les pilotes sont tenus d'y participer.

ART. 8 – QUALIFICATIONS

Les organisateurs devront obligatoirement prévoir deux montées le dimanche matin.
Les montées d'essais libres et chronométrées se feront dans l'ordre des numéros.
A l'issue des montées d'essais chronométrés, une grille de départ sera établie, tenant compte du meilleur temps de chaque pilote, cette grille de départ sera valable pour les deux montées de course. En cas d'ex-æquo, on tiendra compte de l'autre montée. Dans tous les cas, les pilotes devront au moins effectuer une montée pour pouvoir prétendre aux montées officielles.
Il est rappelé que le port du casque est également obligatoire pour le retour. Les pilotes et les passagers devront obligatoirement être vêtus d'une combinaison, de bottes, de gants, tous de cuir et d'une plaque dorsale. En essais comme en course, le retour des concurrents se fera sous la responsabilité du Directeur de Course.

ART. 9 – CLASSEMENTS

Le classement sera effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote, les coupes aux 3 premiers seront attribuées en fonction de ce classement. En cas d'ex-æquo dans une manche, on tiendra compte du classement de l'autre montée.

ART. 10 – RÉCLAMATIONS

La réclamation doit être déposée auprès du 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. 11 – 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 F.F.M et de ses Annexes.

ART. 12 – RESPONSABILITE

Il est rappelé 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.

REGLEMENT TECHNIQUE QUADS POUR LES COURSES DE CÔTE

Règles générales

ART. 1 – DEFINITION

Le quad de compétition est un véhicule tout terrain 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 moteurs ne peuvent être placés derrière le pilote. Un seul pilote est assis à califourchon. La direction est assurée par les roues avant par l'intermédiaire d'un guidon.

ART.2 – CYLINDREE

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 :
50 cc à +1000cc monocylindre, bicylindres , à 4 cylindre 2 temps ou 4 temps

ART.3 – DIRECTION

La direction est assurée par les roues avant

ART.4 - ROUES ET SUSPENSIONS

- Le diamètre maximum de la jante ne peut dépasser 12 pouces pour les roues AVANT et ARRIERE.
- 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 avant doivent être munies d'un frein fonctionnel installé sur chaque axe, les roues arrière peuvent soit équipées 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.5 – PNEUMATIQUES

- Les pneumatiques utilisés ont une sculpture de 8 mm maximum. Les pneumatiques du type TT ENDURO, CROSS ou SLICKS sont INTERDITS. LE RE TAILLAGE DES PNEUMATIQUES N'EST PAS AUTORISE.

ART.6 - DIMENSIONS

- La largeur totale ne peut excéder 1300 mm. - La hauteur maxi au niveau de siège du pilote est de 950 mm.

ART.7 - 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 coté 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 doit être dans l'alignement extérieur des roues avant pour éviter tout effet d'encastrement en cas de contact entre quads.
- 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.8 - 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 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°.
- Le pignon de sortie de boite de vitesses doit être protégé.

ART.9 - 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.10 - SILENCIEUX

- Le silencieux ne doit pas dépasser l'aplomb arrière de la machine. Le tube de fuite ne doit pas dépasser de plus de 5 mm le corps du silencieux
- Leur niveau sonore doit être inférieur à 112 dB auquel on rajoute 2 dB (car l'appareil de mesure est de catégorie 2) avant le début de la course et une tolérance supplémentaire de 1dB à l'arrivée de la course (soit à 115 db maxi à l'arrivée) selon la méthode « 2m max » et conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.
-

ART.11 - PLAQUES DES MACHINES

Les COULEURS de plaques numéros sont libres.

ART.12 - CARBURANT

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.

ART.13 - EQUIPEMENTS

L'équipement des pilotes doit être conforme aux règles suivantes :

- Freinage des dispositifs de fixation des plaquettes de freins (fil de sécurité, goupille ou contre écrou).
- Freinage par un fil de sécurité des fixations d'étriers.
- Freinage par un fil de sécurité des bouchons de remplissage d'huile, vidange, niveau ainsi que tous les raccords de durits d'huile de lubrification.
- Pour les moteurs 2 temps un récupérateur d'un demi litre (0,5L) doit être correctement fixé.
- Pour les moteurs 4 temps le système de recyclage doit rester connecté.
- La mise à l'air du (des) réservoir (s) d'essence doit être équipée d'un clapet ANTI RETOUR et débouchée dans un récupérateur en matériau approprié. - Les récupérateurs doivent être vidés avant chaque départ.
- Les récupérateurs d'huile, d'essence ou d'eau doivent rester étanches même si le quad est couché.
- Pour les 4 temps, un carénage ou un sabot doit être installé sous le moteur afin de récupérer les liquides de lubrification et de refroidissement en cas d'incident moteur (capacité 50% de la capacité du moteur et du radiateur).
- Le seul liquide autorisé pour le refroidissement est de l'EAU ou un mélange d'EAU et d'ALCOOL ETHYLIQUE. Aucun autre additif n'est autorisé.
- La garde au sol du quad en état de marche, c'est à dire avec le plein et le pilote équipé assis sur le siège ne doit pas être inférieur à 100 mm. La garde au sol sera mesurée au point le plus bas du châssis ou du carter moteur.

LES CAMERAS SERONT TOLEREES SUR LES MACHINES A CONDITION QUE CELLES-CI SOIENT BIEN FIXEES ET QU'ELLES SOIENT VALIDEES LORS DU CONTROLE TECHNIQUE.

LES CAMERAS SERONT STRICTEMENT INTERDITES <u>SUR LES PILOTES</u>.