CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE 2014

ART.1 DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2014 le Championnat de France de la Montagne.

Un Champion sera désigné dans les classes suivantes :

Moto 25 Power :	Machines 50cc 2 temps à boîte de vitesse et 100cc 4 temps roue de 12 pouces (12 cv maximum) Réservée aux participants âgés de 8 ans révolus à moins de 12 ans à la première épreuve du championnat. Machines jusqu'à 80 cc 2 temps et jusqu'a 125cc 4 temps monocylindre (15 cv maximum) Réservée aux participants âgés de 11 à 13 ans révolus au 31 décembre de l'année en cours. Machines open n'excédant pas 25 cv. Catégorie ouverte aux participants à partir de 12 ans révolus à la date de la manifestation.
125 cc:	81 à 125cc 2 temps et moto 3
Open Montagne :	250cc mono ou bicylindres 2 temps 500 cc mono 2 temps de 250cc à 550 bicylindres 4 temps de 250cc à 700cc mono 4 temps
600 cc:	300 à 600cc 4 cylindres maxi 675cc pour les 3 cylindres 4 temps de 650 à 750cc bicylindres 4 temps
1300 cc :	601 à 1300cc
Side-Cars :	maxi 1300 cc 4 temps
Quads	125 cc à 750 cc mono et bicylindres 2 ou 4 temps, répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

Un titre de vainqueur du Trophée Supermoto (machines de supermotard et monobike) sera décerné en fin d'année.

Une machine ne peut servir que dans une seule catégorie.

ART. 2 CONCURRENTS

Lors de la 1ère épreuve, les concurrents éliront leurs 3 représentants : 1 solo, 1 sidecariste, 1 quad**.**
Les épreuves du Championnat de France de la Montagne 2014 seront réservées :

- aux pilotes de nationalité française titulaires d'une licence internationale, NCA, NPA ou NJ délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours,

- aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence internationale, NCA, **NPA** ou NJ délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours, sous réserve qu'ils puissent justifier, avant la première épreuve du Championnat, et qu'ils en fassent la demande auprès de la C.N.V., d'une résidence en France depuis au moins trois années consécutives ou de la détention d'une licence F.F.M. depuis au moins trois années consécutives.

- **aux pilotes de nationalité Suisse titulaires d'une licence UEM délivrée par la Fédération Suisse pour l'année en cours. Ils pourront participer aux épreuves du Championnat de France et bénéficier des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront réattribués dans le cadre du classement final du Championnat de France.**

Le Président de la Commission Nationale Vitesse sera chargé d'étudier les dossiers déposés en début de saison par les pilotes concernés par la disposition précédente.

Si les pilotes de nationalité étrangère licenciés F.F.M. ne répondent pas aux critères précités, ils pourront participer aux épreuves du Championnat de France et bénéficier des primes correspondantes, mais n'apparaîtront pas au classement final du Championnat de France. Les points marqués par ces pilotes seront réattribués dans le cadre du classement final du Championnat de France.

Les licenciés NCB, NPB et une manifestation ne pourront apparaître au classement du Championnat de France.
Ils devront accomplir leurs montées d'essais et de courses dans la catégorie Promotion en dehors des licenciés disputant le Championnat de France.

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. 3 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 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.
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 pneus référencés cross ou enduro ainsi que les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits.
Les pneus 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.

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.

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.

Un coureur engagé dans plusieurs classes devra effectuer ses différentes montées à l'intérieur des horaires prévus pour chaque classe au programme de la manifestation, avec la machine appropriée. Trois montées seront autorisées, à condition que le pilote parte à sa place dans sa catégorie.

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

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.

ART. 4 EPREUVES

Le Championnat 2014 se déroulera sur les épreuves suivantes :

03-04 mai	**FRANCLENS**	**MC ARBUSIGNY**
08-09 juin	**CHANAZ**	**MC CHANAZ**
14-15 juin	**MARCHAUX**	**AM DOUBS**
05-06 juillet	**BOECOURT – La Caquerelle Boécourt**	**Moto Racing Team Case postale 18 CH-2856 Boécourt**
12-13 juillet	**CHATEL ST DENIS – Les Paccots**	**Moto-Club Châtel Case postale 135 CH- 1618 Châtel-St-Denis**
19-20 juillet	**VILLERS SOUS CHALAMONT**	**MOISSA GAZ**
02-03 août	**HAUTEFAGE LA TOUR**	**MC VILLENEUVOIS**
16-17 août	**MARLHES**	**MC PICARLOUX**
30-31 août	**PANISSIERES**	**AMR PANISSIEROISE**

Les épreuves disputées en Suisse pourront être disputées par les pilotes Français, les points comptant pour le championnat leur seront attribués, l'attribution des primes et des points se feront comme définis à l'article 2. Ces épreuves comporteront les catégories 125cc, Open, 600cc, 1300cc, Quad et side-cars.

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.
L'intégration d'une compétition ou d'une démonstration de véhicules dépendant d'une autre Fédération sera soumise à l'approbation de la C.N.V.

ART. 5 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 machine (ou ses machines en cas de double monte) aux opérations de vérifications techniques. Il lui sera remis le transpondeur servant au chronométrage.
Il est recommandé de mettre en place les vérifications administratives et techniques dès le vendredi 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 épreuve.
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 le samedi 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.7 FORMULE

Le Championnat de la Montagne se disputera sur la totalité des épreuves organisées.

Si moins de **12** 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 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils auront le même classement.

ART. 8 PARCOURS

Le Championnat de la Montagne 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.

Tout club postulant pour le Championnat pour la première année devra avoir organisé, l'année précédente, une épreuve équivalente supervisée par un délégué de la Commission Nationale Vitesse. Pour cela, trois mois avant l'organisation de son épreuve, il devra prendre contact avec la C.N.V. afin qu'elle désigne un Délégué.

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.

Une homologation Championnat de France concernant une Course de Côte est valable pendant trois ans, sauf modifications importantes sur le tracé.

ART. 9 ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement devront parvenir 30 jours avant la date de la manifestation, accompagnées d'un droit de **142 €**, **96 €** pour la catégorie Quads, (dont 10 € de droit de transpondeur), passée la date de clôture une majoration de 70 € sera appliquée, 45 € pour la catégorie Quads, (soit un total de 212 € ou 141 € pour la catégorie Quads).

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 au plus tard à la date de clôture des engagements de l'épreuve en question.

Passé ce délai et au plus tard avant l'ouverture des vérifications administratives, une pénalité de 30 € sera retenue.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

Les quinze premiers de l'année précédente en chaque catégorie porteront pour la saison 2013 un numéro qui leur sera attribué par la Fédération.

Les pilotes de la catégorie Moto 25 Power se verront attribuer les numéros de 1 à 40. Les pilotes de la catégorie Quads, les numéros de 801 à 899 et les pilotes de la catégorie Promotion, les numéros de 701 à 799.

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

ART. 10 ESSAIS

Les organisateurs devront obligatoirement prévoir **deux montées minimum. Si les horaires le permettent prévoir une 3ème montée** le samedi après-midi qui devront commencer à 12 heures, dont au moins la première sera libre, les pilotes ne seront pas tenus d'y participer.

Les pilotes de la catégorie Promotion effectueront **au minimum trois montées** le samedi après-midi et **une montée minimum** le dimanche matin.

Les montées d'essais libres et chronométrées se feront dans l'ordre des numéros.
A l'issue de ces deux montées chronométrées, une grille de départ sera établie, le meilleur temps de chaque catégorie se verra gratifier d'un point pour le Championnat.

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 **(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 obligatoirement 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.

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 sanctionnée par le Jury. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

ART. 11 COURSES

Deux montées de course seront prévues, chacune d'elle donnant lieu à l'attribution de points pour le classement du Championnat de France, selon le barème défini à l'article 12.
Le départ sera donné moteur en marche 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

Pour être classé, tout pilote devra avoir effectué un temps inférieur à celui du premier de sa classe majoré de 50%.
Dans chaque classe, les points suivants seront attribués pour **chaque** montée.

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

Concernant l'attribution des points : dans le cas où 2 pilotes seraient ex-æquo ils marqueront tous les 2 le nombre de points de la place qu'ils ont obtenu, les suivants marqueront les points correspondant à leur place.
Exemple : 2 pilotes sont ex-æquo en ayant réalisé le troisième temps, ils marqueront chacun 20 points le suivant marquera donc 16 points.

Le classement de l'épreuve sera effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote, les primes seront attribuées en fonction de ce classement. En cas d'ex-æquo dans une **montée**, on tiendra compte du classement de l'autre montée. **En cas d'ex-æquo de temps sur les 2 montées le temps de la seconde montée sera prépondérant.**

ART. 13 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 et Quads) 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 :
1er ..... 300 €
2ème ..... 200 €
3ème ..... 145 €
4ème ..... 120 €
5ème ..... 110 €

Primes attribuées pour 6 à 12 engagements
1er .....250 €
2ème ..... 150 €
3ème ..... 100 €

Primes attribuées pour moins de six engagements :
Remboursement du droit d'engagement du premier

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 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.

Elle désignera également un Commissaire Technique 2ème degré responsable et deux Commissaires Techniques 1er ou 2ème 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, les Commissaires Sportifs (deux au minimum plus le Président du Jury) et les Commissaires Techniques sont entièrement à la charge du Club organisateur.

Les frais des Chronométreurs 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.

Le Directeur de course, les Chronométreurs et le Commissaire Technique seront désignés par la F.F.M.

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

Par dérogation au présent article, les épreuves organisées en Suisse seront placées sous l'autorité d'un arbitre unique (cf. article 2.2.3.4 du Code Sportif).

ART. 16 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. 17 REMISE DES PRIX

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

ART. 18 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. 19 LAISSEZ-PASSER

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

PROMOTION COTE 2014

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.

ART. 1 – CONCURRENTS

Seuls pourront participer aux courses de PROMOTION, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCB ou une manifestation 2014 délivrée par la F.F.M.

ARTICLE 2 – EPREUVES

Les épreuves se dérouleront dans le cadre des courses de cote régionales et du championnat de France de la montagne.

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.

ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS

Les coureurs devront adresser leur demande d'engagement aux organisateurs de ces courses. (Toutes les courses de cote du Championnat de France ont une catégorie promotion)

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2014 à **142 €** (dont 10 € de droit de transpondeur).

La demande devra être formulée sur un imprimé qui sera délivré par courrier à l'adresse des organisateurs.

Le chronométrage s'effectuant à l'aide de transpondeur, une caution de 200 € sera réclamée pour garantir le retour de celui-ci. Il 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 pilotes sollicitant un engagement après le délai réglementaire, pour autant qu'il reste des places disponibles, devront s'acquitter d'une majoration de 70 €.

Les droits d'engagement seront remboursés dans la mesure où le concurrent prévient l'organisateur de son forfait au plus tard à la date de clôture des engagements de l'épreuve en question
.
Passé ce délai et au plus tard avant l'ouverture des vérifications administratives, une pénalité de 30 € sera retenue. Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.
Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit ou par fax.

ART. 4 – VERIFICATIONS

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 des machines se présentant aux contrôles administratif et technique sans leur carte grise ou pour les machines en RSV 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 préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine reste sous la responsabilité du pilote.

ART. 5 – DÉFINITION DES MACHINES

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

Le motocycle de promotion doit être fabriqué en série et être vendu normalement dans le commerce.
Il doit être conforme aux prescriptions du Service des Mines et avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

La machine doit être obligatoirement immatriculée, à l'exclusion du W (carte grise garage). Les machines en WW seront admises à condition d'être en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine. Les machines qui font l'objet d'une procédure RSV sont admises dans le respect de l'article 4. La carte grise devra être présentée au contrôle technique.

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. 6 - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES MACHINES

La cylindrée devra être au minimum de 125cc 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 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 pluie sont autorisés.

- **SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT / NIVEAU SONORE**
Les silencieux pourront être remplacés par un adaptable.

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

ART. 7 – MODIFICATIONS OBLIGATOIRES

Devront être retirés obligatoirement :
- les béquilles
- 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 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. 8 – MODIFICATIONS AUTORISEES

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

ART. 9 – PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré.

- 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.

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

- 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.

- 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.

- 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. 11 – 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
Fond JAUNE mat (RAL 1003)/ Numéros NOIR mat.

ART 12 BRIEFING

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve le samedi 11 heures 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. 13 – QUALIFICATIONS

Les organisateurs devront obligatoirement prévoir trois montées le samedi après-midi qui devront impérativement commencer à 12 heures, dont au moins la première sera libre , les pilotes ne seront pas tenus d'y participer.

Les pilotes effectueront trois montées le samedi après-midi et une montée le dimanche matin.

Si l'une des deux montées du samedi était chronométrée, une montée du dimanche pourra être 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 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 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.

ART. 14 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. 15 – 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 cote

ART. 16 – 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. 17 – 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.

ART. 18 – 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 QUADS POUR LES COURSES DE CÔTE

Règles générales

1° 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.
La direction est assurée par les roues avant par l'intermédiaire d'un guidon.

2° Aucune restriction n'est imposée quant à la marq ue, la construction ou le genre de motocycle en dehors de celles spécifiées ci-dessous :
La cylindrée doit être :

125 cc à 750 cc mono et bicylindres 2 temps ou 4 temps

3° La direction est assurée par les roues avant
La transmission doit s'effectuer par les roues arrière UNIQUEMENT par l'intermédiaire d'un axe solide (les différentiels ne sont pas autorisés).

4° 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 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.

5° Pneumatiques
- Les pneus slick ne sont pas autorisés.

6° Dimensions
- La largeur totale ne peut excéder 1300 mm.
- La hauteur maxi au niveau de siège du pilote est de 950 mm.

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 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.

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°.
- SOLUTION 1
- SOLUTION 2+3 s'il y a un pare choc arrière.

- Le pignon de sortie de boite de vitesses doit être protégé.

VOIR DIAGRAMME.

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.

10° Silencieux

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

11° Plaques des machines

Les plaques numéros sont libres.

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.

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.

13 Equipement

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

Règles spécifiques SUPERQUADER. C.N.V., C.C.P.

- 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.
- Les pneumatiques utilisés ont une sculpture de 8 mm maximum. Les pneumatiques du type TT ENDURO ou CROSS sont INTERDITS.
  LE RE TAILLAGE DES PNEUMATIQUES N'EST PAS AUTORISE.
- 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 65 mm. La garde au sol sera mesurée au point le plus bas du châssis ou du carter moteur.