



## REGLES PARTICULIERES CHAMPIONNAT DE FRANCE MONTEE IMPOSSIBLE PROTOTYPE

### ARTICLE 1 – DEFINITION

La Fédération Française de Motocyclisme a établi un Règlement National applicable aux épreuves désignées sous le titre " Montée Impossible ".

### ARTICLE 2 – PRESCRIPTIONS GENERALES

La Montée Impossible se déroulera en conformité avec les prescriptions des règlements internationaux de la FIM, des règlements nationaux de la FFM, du règlement spécifique de l'épreuve et de ses annexes, auxquels, tous les concurrents s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription.

### ARTICLE 3 – OBJET

La Montée Impossible est une compétition qui consiste à gravir à moto une pente dont la déclivité avoisine ou dépasse par endroit les 90%. Toutefois, la présence de paliers pouvant comporter une pente négative est admise.

### ARTICLE 4 – LE BUT

Le pilote doit atteindre le sommet le plus rapidement possible sur sa moto.

### ARTICLE 5 – LA PISTE

Dimensions :

Longueur : 100m minimum ; 250 m maximum

Largeur : 4m minimum ; 10m maximum

La piste devra obligatoirement être délimitée de chaque côté (fanions, banderoles, plâtre, ...)

Elle pourra être balisée par des piquets souples « style jalons ou porte de ski ». Dans ce cas il devra y avoir 10m maximum entre chaque porte. La piste devra quand même être délimitée au plâtre de chaque côté.

Déclivité : l'ensemble de la Montée devrait être impossible mais chaque obstacle par lui-même doit être franchissable.

### ARTICLE 6 – CATEGORIE DE MACHINES

Le Championnat de France de Montée Impossible est réservé aux machines considérées comme prototype dans les règlements et par les officiels FFM.

Les motos d'origine et les motos modifiées ne sont pas admises dans le championnat.

### ARTICLE 7 – COUREURS ADMIS – NUMEROS

-Les coureurs admis devront répondre aux modalités du Règlement Général Motocross.

-Les N°de course seront gérés par la FFM.

### ARTICLE 8 – ENGAGEMENT

Tout pilote désireux de participer à une épreuve devra s'adresser à la FFM conformément au Règlement Général Motocross (Art. 7).

### ARTICLE 9 – OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES

Chaque concurrent devra présenter aux vérifications administratives, les documents suivants, en cours de validité:

- permis de conduire ou certificat d'aptitude fédéral ;
- licence ;

En absence de modalité précisée par le règlement particulier de l'épreuve, tout pilote n'ayant pas procédé à ces vérifications au minimum 1 heure avant l'heure prévue du 1er départ ne pourra pas participer à l'épreuve.

### ARTICLE 10 – EQUIPEMENT PILOTES

-genouillères, coudières et lunettes conseillées.

Tenue obligatoire :

- casque intégral homologué type Motocross ;
- bottes Motocross, enduro ou trial, crantées ;
- protection dorsale et pectorale de type homologué (Voir règlement général motocross)

- gants style motocross;
- pantalon motocross;
- maillot Motocross. Tee-shirts, blousons, sweats ou autres sont interdits ainsi que les inscriptions manuscrites.

## ARTICLE 11 – EQUIPEMENT DES MACHINES

Voir annexe règlement technique 2012.

## ARTICLE 12 – REGLEMENT DE LA COURSE

### 1. Chronométrage :

- Il s'effectuera à l'aide d'un dispositif électronique, y compris par transpondeurs et dans ce cas, les cellules seront remplacées par des «boucles».
- La cellule de départ située 10 mètres après l'emplacement de départ de la moto sera déclenchée automatiquement par le passage du concurrent.
- La cellule d'arrivée sera située au niveau de la ligne matérialisant le sommet.
- Lors de leur première participation, les pilotes devront prévoir un chèque de 200 € correspondant à la caution des transpondeurs (détruit après le 1er décembre de l'année en cours).

### 2. Départ :

- Individuellement
- 1ère épreuve : Ordre inverse du classement du Chtp de France de l'année précédente.
- Autres épreuves : Ordre inverse du classement provisoire du Championnat et ordre inverse des numéros en commençant par les pilotes sans point.

Nota : en cas d'incident mécanique constaté, le délai maximum pour réparation est fixé à 15 minutes après l'ordre de départ du dernier concurrent de la manche considérée. Le pilote devra impérativement prévenir les officiels avant son tour prévu de passage.

Dès qu'un pilote s'élance, le pilote suivant doit IMMEDIATEMENT prendre place sur la ligne de départ sous peine de disqualification. Le run sera considéré comme une manche effectuée si la moto franchit la ligne située 10 mètres après le départ. 2 tentatives avant la ligne des 10 mètres seront considérées comme une manche.

### 3. Arrivée :

- Le franchissement du sommet sera homologué lorsque **le pilote en contact avec la machine** aura déclenché la cellule d'arrivée. Pour tout sommet homologué **le Directeur de Course** situé sur la ligne d'arrivée devra agiter un drapeau à damiers.

### 4. Mesures :

- Elles seront effectuées à l'aide d'une lunette laser ou d'un décamètre, le point de repère étant l'axe de la roue **avant** au moment de l'immobilisation de la moto, accompagnée d'un arrêt moteur. Si la moto ou la roue avant (en montant), sort de la piste, la mesure se fera à l'endroit de la sortie.
- Le délégué décidera avec l'organisateur de la distance de la première partie de la piste ou les pilotes ne seront pas mesurés.
- Dans le cas d'un balisage de la piste par des « portes » style porte de ski, le pilote pourra sortir du tracé mais devra revenir sur la piste avant la porte suivante. S'il loupe une porte il sera mesuré au niveau de la porte précédente.
- Dégagement de la piste : le pilote redescendra sa moto au pré parc, par un couloir prévu à cet effet.
- Pour le chronométrage par transpondeur, la piste étant divisée en paliers, les mesures seront supprimées et c'est le temps mis pour atteindre le plus élevé qui sera pris en compte.
- **Franchissement de la ligne blanche : Un briefing des commissaires de piste devra être fait par le Directeur de Course pour rappeler l'importance de lever les drapeaux quand la roue avant sort de la piste. Voir le nombre de drapeaux.**

### 5. Déroulement :

Un briefing d'avant course, obligatoire pour les pilotes aura lieu à la fin des contrôles. Seront abordés lors du briefing :

Les horaires de départ

Le déroulement de la course

La personne à prévenir en cas de retard d'un pilote

Les points particuliers de l'épreuve

Etc...

- Les départs sont fixés à : 1<sup>ère</sup> manche : 8h30 ; 2<sup>ème</sup> manche : 10h30 ; 3<sup>ème</sup> manche : 14h00 ; 4<sup>ème</sup> manche : 16h00. Les pilotes devront effectuer leur première montée avec leur propre machine passée au contrôle technique.

- Règle générale : - 4 manches minimum,
- Exceptionnellement : - 3 manches avec l'accord du délégué ou pour circonstances exceptionnelles.
- Toute manche supplémentaire sera comptée.
- Pas de manche d'essai.

**6.** Lorsqu'un pilote s'arrêtera au cours d'une manche ou ne prendra pas le départ d'une manche en invoquant des raisons de santé ou un incident mécanique, le délégué pourra faire examiner le pilote par le médecin de service ou contrôler la machine par le Commissaire Technique.

- S'il s'avère qu'aucune cause valable n'empêche le pilote de participer ou si son arrêt prématuré n'est pas justifié, le coureur en question ne pourra prétendre à aucun prix sur l'épreuve.
- Un pilote équipé de son casque pourra accéder à la piste pendant l'épreuve pour étudier les trajectoires mais il lui est interdit d'accéder à la piste pour, en modifier le tracé ou l'état.
- Dès l'arrêt moteur la manche est arrêtée. Pas de redémarrage possible.

**7.** Si la mise en service du moteur est indispensable pour effectuer les déplacements nécessaires (contrôle technique, accès au parc d'attente, etc.) le pilote doit être en tenue (avec casque) et circuler sans accélération et avec prudence en cas d'abus le pilote sera exclu de la manifestation, coupe-circuit en fonction.

### **ARTICLE 13 – QUALIFICATIONS**

- Elles auront lieu sur les 2 premières montées, la meilleure étant prise en compte.
- Nombre de pilotes à qualifier : **40**.
- Ne pourront pas être éliminés les 5 premiers pilotes :
- Du classement du Chpt de France de l'année précédente pour la 1ère épreuve
- Du classement provisoire en cours de saison pour les autres épreuves.

### **ARTICLE 14 – CLASSEMENT**

Le classement de l'épreuve sera établi à la place en prenant en compte pour chaque pilote (sans tenir compte de la cylindrée) la meilleure performance de la journée. Pour départager les éventuels ex æquo, la 2ème meilleure performance de la journée sera prise en compte et si nécessaire la 3<sup>ème</sup>.

Le classement de chaque manche et le final de l'épreuve (avec les points marqués de chaque pilote) seront affichés dans les délais réglementaires.

Le classement provisoire ou final du championnat sera obtenu en additionnant les points marqués sur la totalité des épreuves comptant pour le championnat.

Le barème des "Points Championnats" sera celui prévu dans le règlement général Motocross. En cas d'ex æquo, on prendra pour chacun, le nombre de places de premier, deuxième, etc... jusqu'à obtenir une différence entre les pilotes (Note : 25-22-20-18-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1).

-En fin de saison, seront classés au Championnat les pilotes ayant participé au minimum à la moitié des épreuves (arrondie au chiffre supérieur si nombre impair).

### **ARTICLE 15 – CONTROLE TECHNIQUE**

Un commissaire technique sera chargé du contrôle des machines et de l'application du règlement technique. Le contrôle technique sera effectué le samedi uniquement. Une exception sera faite pour les pilotes ayant avertis de leur retard auprès du contrôleur technique, de l'organisateur ou **du délégué**. Pour ces pilotes, le contrôle aura lieu le dimanche matin. Fermeture du contrôle technique une heure avant le premier départ de la course.

Une attention particulière sera portée, notamment sur le graphisme et l'emplacement des N°, la propreté, l'aspect de la moto et la tenue du pilote (tenue de Motocross). Aucune inscription manuscrite sur la moto ne sera admise. Le non-respect, signalé par le Service Technique pourra entraîner l'exclusion pour la manche ou l'épreuve par le jury.

En l'absence de modalité précisée par le règlement particulier de l'épreuve, toute machine non présentée au minimum 1 heure avant l'heure prévue du 1er départ ne pourra pas participer à l'épreuve.

Le pilote :

- devra présenter obligatoirement 1 machine.
- devra au minimum effectuer sa 1<sup>ère</sup> manche avec la moto passée au contrôle technique.
- pourra présenter 2 machines et utiliser indifféremment l'une ou l'autre à chacune des montées.
- Pourra, en cas d'incident, utiliser la machine d'un autre pilote ; cette dernière ne pouvant être utilisée au maximum que par deux pilotes. Dans ce cas la moto devra avoir des plaques interchangeable avec le numéro du pilote qui utilise la machine (numéro barré avec de l'adhésif interdit).

### **ARTICLE 16 – PARC D'ATTENTE**

Il devra être situé le plus près possible de la zone de départ.

Il devra être clos afin d'interdire son accès aux personnes étrangères à l'organisation.

Le club devra prévoir au moins 1 personne responsable du parc d'attente.

Seul 1 mécano (titulaire d'une Licence LAP) par pilote (désigné par le pilote) y sera admis, (enfants interdits)

Le même mécano peut assister plusieurs pilotes.

Le **club** devra prévoir des bracelets de couleurs différentes pour les pilotes et les mécaniciens. Seuls les mécaniciens titulaires d'une licence FFM (LAP minimum) se verront remettre un bracelet.

Cet espace étant un endroit de compétition il n'y sera pas autorisé de chaise, glacière ou autre, les pilotes devront être en tenue de compétition.

Une zone pourra être aménagée dans un endroit privilégié hors du parc d'attente et réservée aux proches du pilote.

## ARTICLE 17 - DOTATIONS

Pas de prime de Départ.

Prix d'arrivée " au scratch " Total plateau : 4 700 €

1er	500 €	du 5ème au 10 <sup>ème</sup>	200 €
2ème	450 €	du 11ème au 15ème	150 €
3ème	400 €	du 16ème au 20ème	100 €
4ème	300 €	du 21ème au 30ème	80 €

Aucune indemnité financière supplémentaire, sous quelque forme que ce soit, ne pourra être sollicitée par le coureur.

La présence des pilotes, en tenue Motocross (maillot, pantalon, bottes), est obligatoire à la remise des prix qui devra être organisée immédiatement après l'arrivée de la dernière manche.

## ARTICLE 18 - COUVERTURE D'IMAGE

Les concurrents reconnaissent que l'épreuve de la Montée Impossible organisée par le Moto Club est une opération promotionnelle dont ils peuvent être bénéficiaires par la renommée qu'ils peuvent y acquérir.

Sous le contrôle du club, les médias qui font un écho d'une épreuve par les moyens divers de la presse (radio, vidéo, cinéma, télévision, etc.) font connaître les concurrents et les sponsors. Ceux-ci sont alors incités à aider à nouveau des concurrents à l'occasion d'épreuves ultérieures.

Pour permettre une totale liberté de moyens à cet égard, les concurrents consentent ici expressément que l'organisateur et le promoteur, disposent du droit d'utilisation de leurs noms et de leurs images pour ce qui concerne, de près ou de loin leur participation à l'épreuve de la Montée Impossible.

## ARTICLE 19 – RECLAMATIONS

Déposées conformément aux règlements FFM.

## REGLEMENT TECHNIQUE 2012

Descriptif de la construction :

### 1 - PARTIE CYCLE

Le cadre sera libre, ne présentant pas de danger par sa forme ou sa section.

La moto devra mesurer 1700mm au minimum, axe de la roue avant à l'axe de la roue arrière.

Un point d'ancrage de diamètre intérieur mini de 35 mm à l'arrière, à droite du bras oscillant, sera fixé sur la moto pour le remorquage.

### 2 - BRAS OSCILLANT

La partie avant sera obstruée par le garde boue ou une plaque rigide.

### 3 - ROUES

Le nombre de roues sera libre mais elles devront être en ligne.

Diamètre de la roue indifférent.

Pneus au choix.

Equipement seul autorisé :

\* boulons, en quantité libre, qui seront fixés à l'intérieur du pneu

\* ou godets liés entre eux par une tige, un câble ou une chaîne.

### 4 - FREINS

Le frein avant est obligatoire et doit être en parfait état de fonctionnement, le frein arrière est conseillé et ils pourront être couplés.

### 5 - TRANSMISSION

Pas de restriction dans le choix du mode. Tous les pignons et entraînement de chaîne devront être protégés.

Protection de la (ou des) chaîne obligatoire : arceaux métalliques ou autres systèmes efficaces.

## **6 - LE GARDE BOUE SUR LA ROUE ARRIERE**

Du type enveloppant et d'un seul tenant, il sera réalisé en métal, en fibre de carbone ou plastique et ne sera pas coupant. Son extrémité devra arriver au minimum de l'aplomb de la partie la plus saillante de l'équipement roue/pneu/boulons ou godets. Une sangle ou une poignée non dangereuse avec une garde de 4 cm au minimum par rapport au garde boue est obligatoire pour que les commissaires puissent aider les pilotes dans la descente. Les deux côtés seront fermés (voir schéma 1).

## **7 - GUIDON - LEVIERS ET REPOSE PIEDS**

Le guidon sera bouché aux extrémités et les poignées seront collées. Les leviers de freins et d'embrayage devront posséder la boule de sécurité. Les protections en bouts de guidon et devant les leviers ne devront pas être bloquées. La barre transversale devra être protégée.

Les repose pieds fixes sont interdits. Ils doivent être du type Motocross, repliables et équipés d'un ressort métallique les ramenant à la position horizontale.

## **8 - PLAQUES NUMEROS**

Les plaques latérales et frontales seront du type cross, réservées au numéro de course et de dimensions de 200 x 300 mm.

- Fond plaque couleur : Blanc

- Couleur Numéro : Noir

Les numéros devront être du commerce et de dimension réglementaire.

Le ruban adhésif ou la découpe à la main sont interdits.

## **9 - MOTEUR**

Cylindrée de 601cc minimum sauf pour les moteurs de fabrication artisanale et les moteurs multiples.

Il pourra bénéficier d'une préparation spéciale ou d'un kit haute performance.

Il devra être équipé d'un démarreur électrique ou d'un système de démarrage par assistance externe électrique, pneumatique ou kick. En cas de démarrage par l'assistance d'une batterie extérieure, la mise en service de celle-ci devra se faire obligatoirement à l'aide d'une prise type Dragster évitant toute étincelle. Si plusieurs moteurs, pas de cylindrée minimum mais les moteurs devront être de caractéristiques identiques.

Les accessoires annexes, injection, carburation, suralimentation, compresseur, filtre à air, allumage et échappement sont libres. Toutes les machines devront être équipées d'un atténuateur de bruit.

Norme 2012 : « 2M Max » = 127 décibels.

## **10 - SUSPENSIONS**

Les modifications de l'amortisseur et de la fourche, en vue d'améliorer les performances, sont autorisées.

## **11 - CARBURANT**

N'est autorisé que le carburant liquide du commerce exclusivement.

Utilisation possible du système « nitro oxyde liquide ».

## **12 - SECURITE**

La machine sera équipée d'un coupe-circuit attaché au poignet du pilote. Le cordon de ce coupe-circuit ne devra pas dépasser l'extrémité du guidon de plus de 10 cm et être non élastique (type ressort interdit). Dans le cas de plusieurs moteurs, le coupe-circuit devra couper tous les moteurs.

Le bon fonctionnement en sera vérifié lors du contrôle technique et avant chaque départ.

La moto devra être remise en état entre chaque manche au niveau sécurité.

La moto devra être équipée d'un point mort ou d'un support moto permettant, moteur en marche, de lâcher les commandes.

Le pneu avant droit doit être de type moto TT sans apport de pièces métalliques.

## **13 – TAPIS ENVIRONNEMENTAL**

Les pilotes doivent obligatoirement utiliser un tapis environnemental. Toute infraction sera sanctionnée par le jury.

**UN CONTROLE TECHNIQUE SERA EFFECTUE PAR UN COMMISSAIRE AGREE ET TOUTE MACHINE ESTIMEE NON CONFORME A CE REGLEMENT SERA EXCLUE D'OFFICE DU CHAMPIONNAT.**

