RÈGLEMENT 2026

COUPE DE FRANCE 25 POWER SERIE

TROPHEE DE FRANCE ESPOIRS

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE

Article 1 – Définition

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2026, une épreuve intitulée « Coupe de France 25 Power Série » et « Trophée de France Espoirs » pour des machines n'excédant pas 25cv.

Article 2 – Catégories

Article 2.1 – Coupes de France 25 Power Serie

MOTO 5 : Pilotes de 12 ans révolus à la date de la manifestation à 15 ans au 31 décembre de l'année en cours.
Châssis libre ayant reçu une homologation FFM : MIR, YCF, FULGUR, ERDOG et TVX, moteur 250 Zongshen d'origine, refroidissement à air, CPS 250, roues de 17 pouces. Boitier CDI d'origine. Maximum 22 cv à la roue arrière.
Plaques jaune mat – numéros noirs

V15 : pilotes à partir de 15 ans révolus à la date de la manifestation.
Machines à boite de vitesse ou variateur, jusqu'à 125cc 2 temps, jusqu'à 166cc 4 temps monocylindre, de moins de 15cv à la roue arrière. Pit-bike et Mini GP exclus.
Tailles de roues de 6.5 à 17 pouces
Plaques blanches – numéros noirs (code couleur à respecter C:0/ M:0/ J:0/ N:100).

V25 : pilotes à partir de 15 ans révolus à la date de la manifestation.
Machines à boite de vitesse ou variateur jusqu'à 125cc 2 temps et 250cc 4 temps monocylindre ou bicylindre, de moins de 25cv à la roue arrière. Pit-bike et Mini GP exclus.
Tailles de roues de 10 à 17 pouces.
Plaques blanches – numéros rouges (codes couleur à respecter C :0/ M:100/ J:100/ N:0).

PIT/GP 15 : pilotes à partir de 15 ans révolus à la date de la manifestation.
Machines à boite de vitesse de type PIT BIKE/GP, jusqu'à 125cc 2 temps et 170cc 4 temps monocylindre, de moins de 15cv à la roue arrière. Sont exclus les machines à variateur et double variateur.
Tailles de roues de 10 à 12 pouces.
Plaques blanches – numéros bleus (code couleur à respecter C:100/ M:90/ J:0/ N:0).

PIT/GP 25 : pilotes à partir de 15 ans révolus à la date de la manifestation.
Machines à boite de vitesse de type PIT BIKE/GP, jusqu'à 125cc 2 temps et 250cc 4 temps monocylindre, de moins de 25cv à la roue arrière. Sont exclus les machines à variateur et double variateur.
Tailles de roues de 10 à 12 pouces.
Plaques blanches – numéros verts (code couleur à respecter C:100/ M:0/ J:100/ N:0).

Les machines électriques sont admises en Coupe de France 25 Power Série sous réserve de respecter les règles de puissance dans la catégorie mentionnée.

Article 2.2 – Trophée de France Espoirs

Mini OGP Ligue 115 : Pilotes à partir de 7 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés jusqu'à 11 ans au 31 décembre de l'année en cours. Machines limitées à 110cc embrayage semi-automatique 2 soupapes ou 115cc 4T 2 soupapes à boite de vitesse.
Puissance maximum 12cv à la roue arrière.
Plaques blanches - Numéros noirs

Mini OGP Ligue 160 : Pilotes à partir de 10 ans jusqu'à 14 ans au 31 décembre de l'année en cours. Châssis type GP(1). Machines 160cc 4T monocylindre, 155cc Zongshen (2 soupapes), YX 160 (2 soupapes), Tokawa 160 (2 soupapes).
Puissance maximum 14cv à la roue arrière.
Roues 10 et 12 pouces
Plaques rouges - Numéros blancs

Mini OGP Ligue 190 : Pilotes à partir de 12 ans jusqu'à 16 ans à la date de la manifestation.
Châssis type GP(1). Machines 190cc Daytona (4 soupapes) type FSM.
Puissance maximum 22cv à la roue arrière.
Plaques Noirs - Numéros blancs

(1) Les châssis validés à ce jour par la Fédération Française Motocyclisme sont BUCCI, OHVALE, GRC, VMC, YCF, MIR, IRM, HONDA.

Les machines électriques sont admises en Mini OGP Ligue 115 et Moto Mini 160 et 190 sous réserve de respecter les règles de puissance dans les catégories mentionnées.

Article 3 – Titre

Un titre de vainqueur de la Coupe de France 25 Power série est attribué pour chaque catégorie Moto 5, V15, V25, PIT/GP 15 et PIT/GP 25.
Un titre de vainqueur du Trophée de France Espoirs est attribué pour chaque catégorie Mini OGP Ligue 115, Mini OGP Ligue 160 et Mini OGP Ligue 190.

Article 4 – Concurrents

Les épreuves de la Coupe de France 25 Power Série et du Trophée de France Espoirs sont réservées aux pilotes de toute nationalité, titulaires d'une licence FIM Europe, NJ3C, NCO, ou une manifestation (*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.
D'autre part, les pilotes doivent être en possession du C.A.S.M.
(*) dans ce cas le participant doit présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et une autorisation parentale pour les mineurs.
Les licences une manifestation doivent impérativement être souscrites sur le site fédéral, au plus tard 72h avant le début de la manifestation. Aucune licence ne sera délivrée sur place.
Les concurrents mineurs doivent être obligatoirement accompagnés d'une personne représentant légal ou mandaté.

Article 5 – Qualifications à la Coupe et au Trophée de France

Les pilotes doivent participer aux championnats 2026 organisés par les ligues régionales participantes.
Les participants sont sélectionnés à la Coupe de France 25 Power Série et au Trophée de France Espoirs sur la base des classements intermédiaires des championnats régionaux au 1er septembre 2026.
Les ligues régionales participantes doivent envoyer leurs classements à l'adresse mail suivante : jsobaszek@ffmoto.com, au plus tard le 1er septembre 2026.
Les 5 premiers de chaque catégorie sont automatiquement qualifiés. Si l'un des 5 pilotes qualifiés ne peut pas participer, la place laissée vacante sera proposée aux pilotes suivants dans l'ordre du classement.

Pour être sélectionné, un pilote ne devra pas avoir participé à plus d'une seule épreuve du Championnat de France Mini OGP by Motul 2026 ou de la coupe Moto Mini 190 World Series France.

Moto 5
L'inscription est ouverte à tous les pilotes, sans de notion de qualifications en ligue ou en FSBK.

Article 6 – Calendrier de l'épreuve

L'épreuve a lieu les :

3 et 4 octobre	LA CHATRE	Trial Club de la Châtre

La Commission nationale de vitesse se réserve le droit de faire toute modification qu'elle juge nécessaire.
Le calendrier définitif est disponible sur le site www.ffmoto.org.

Article 7 – Tracé

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.
La capacité de la piste est fonction des R.T.S.
Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier doit être respecté (en accord avec les RTS).
Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

Article 8 – Engagements

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par internet, via le site : https://ffm.engage-sports.com/ à partir du 7 septembre 2026. Les demandes d'engagement doivent être confirmées par un paiement CB.
La confirmation de participation des pilotes ne pourra être faite que si les ligues régionales ont envoyé leur classement (pour toutes les catégories sauf moto 5).

L'organisateur doit obligatoirement confirmer l'engagement en joignant les horaires prévisionnels, au plus tard 8 jours avant la date de l'épreuve, ainsi que la mise à disposition du paddock pour les concurrents.

Les droits d'engagement (location du transpondeur comprise) sont de **150 €**.
Les pilotes doivent s'engager au plus tard 10 jours avant la date de l'épreuve. Passée cette date, les engagements sont majorés de 30€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles.
Les inscriptions seront closes le 30 septembre à 22h.

Les pilotes choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois.

Pilote déclarant forfait
Pour tout forfait, un droit administratif de 30€ pour toutes les catégories est retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par écrit ou email auprès de la F.F.M. Le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la CNV se réserve le droit d'étudier la demande.

Article 9 – Vérifications et briefing

9.1 - Vérifications Administratives

Les pilotes doivent présenter personnellement leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du CASM.
La présentation du CASM n'est pas obligatoire dans le cadre d'une LJA.
Le transpondeur qui leur est remis, est placé sous l'entière responsabilité du concurrent pendant la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte, le vol ou la détérioration est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course.
En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la F.F.M. ou à l'adresse du responsable du chronométrage.
Le support de transpondeur est obligatoire, il est vendu et reste propriété du pilote. Le transpondeur doit être fixé conformément aux prescriptions du service de chronométrage.

9.2 - Briefing

Un briefing est organisé avant les essais (les pilotes doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet). Toute absence ou retard entraîne le paiement d'une amende 75€, payable avant le départ de la séance d'essais chronos. Les mineurs doivent y être accompagnés par leur représentant légal.

9.3 - Promotion

Dans le cas où la Coupe de France 25 Power Série a un ou plusieurs partenaires, leurs logos doivent être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction peut être sanctionné par le jury.

Article 10 – Essais qualificatifs et déroulement des épreuves

Pour chaque catégorie, l'organisateur doit prévoir une séance d'essais chronos obligatoire d'une durée maximum de 15 minutes, et deux courses.

Article 11 – Courses

Composition, Grille Départ
La grille est composée en tenant compte du meilleur résultat obtenu lors de la séance d'essais chronos. Le pilote placé en pole position, du côté inverse au sens du premier virage suivant l'homologation du circuit, a un mètre d'avance sur le second et ainsi de suite. Sur une même ligne, l'espace entre chaque machine et chaque extrémité au bord de la piste est de 1 mètre minimum.

L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne est au minimum égal à 4,5 m.
Les grilles des courses 1 et 2 sont identiques.

Pré-Grille
Les machines doivent être présentes, en pré-grille, au minimum 10 minutes avant le tour de formation. Les pilotes n'effectuant pas le tour de reconnaissance sont sanctionnés par une pénalité de 10 secondes.

Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les stands ou sur la pré-grille. Le pilote peut posséder un groupe électrogène transportable de 2400 watts maximum.

Courses
Les courses se déroulent en deux manches de maximum 20 minutes. Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe sont effectués avant chaque départ. Le départ du tour de chauffe est effectué ligne par ligne. Les coureurs qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils ne peuvent pas reprendre leur place pour la course sur la grille de départ, et partent en dernière ligne. Dans le cas où un pilote n'a pas effectué le tour de chauffe, il peut prendre le départ depuis la sortie des stands après le passage du peloton de coureurs sous les ordres du commissaire de sortie de stand en accord avec la direction de course. En cas de force majeure, la procédure de départ peut être réduite par la direction de course.
Le départ est donné au feu et à défaut au drapeau national, par le directeur de course, pilote assis sur la machine, moteur en marche. Tout départ anticipé est sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes.
En cas d'interruption de course au drapeau rouge, la procédure appliquée est celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.
Dans le cas d'une course débutée sur le sec (DRY), et si les conditions météorologiques diffèrent le directeur de course peut faire présenter le drapeau rouge pour un arrêt de course. Si un nouveau départ est donné la course est déclarée course mouillée (WET), il est alors possible de mettre des pneus pluie. Un délai maximum de 15 minutes est accordé pour changer les pneus.
Dans le cas où la course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe sont obligatoires.

Fin de course
Conformément aux dispositions de l'article 7 des règles générales CNV.

Drapeau jaune
Le non-respect du drapeau jaune est sanctionné du retrait du meilleur temps lors des essais chronométrés ou d'une pénalité de 10 secondes en course.

Changement de machine
Conformément aux dispositions de l'article 4 des règles générales CNV.

Pneumatiques
Avant chaque série de course ou d'essai, la piste est déclarée wet ou dry et le pilote choisit les pneus qu'il veut.

Article 12 – Classement

Pour être classé dans la course, le pilote doit avoir accompli au minimum les 75 % de la distance parcourue par le vainqueur et franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 3 minutes après la présentation du drapeau à damier.

Les points sont attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

1er	25 pts
2ème	20 pts
3ème	16 pts
4ème	13 pts
5ème	11 pts

6ème	10 pts
7ème	9 pts
8ème	8 pts
9ème	7 pts
10ème	6 pts

11ème	5 pts
12ème	4 pts
13ème	3 pts
14ème	2 pts
15ème	1 pt

Le classement de la Coupe de France 25 Power Série est déterminé par le cumul des points obtenus sur le total des deux manches. En cas d'ex-aequo, ceux-ci sont départagés au nombre de places de premier obtenues sur les deux manches et ainsi de suite pour les places de deuxième. Si l'égalité demeure, les pilotes sont départagés en tenant compte du meilleur résultat lors de la seconde manche.

Article 13 – Récompenses

L'organisateur doit prévoir des coupes pour les trois premiers de chaque catégorie prévue à l'article 2.

Article 14 – Réclamations (Titre III du Code Sportif National)

Elles doivent obligatoirement être déposées auprès du directeur de course dans les délais impartis.
Se reporter à l'article 8 des Règles Générales pour les épreuves de vitesse, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de 300€.
Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, elle doit être assortie d'une caution de 100€. Cette somme est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.
Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).
Tout litige consécutif à un démontage après la manifestation est tranché par la CNV, après avis des commissaires techniques responsables du contrôle. En cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal national de discipline et d'arbitrage.

Lors des épreuves, la FFM se réserve toute possibilité quant aux vérifications et démontage d'une machine, notamment la saisie provisoire de pièces (assemblées ou non) pour contrôle ultérieur. La non-disponibilité temporaire, pour le concurrent de ses pièces, ne peut donner lieu à aucune indemnité ou réclamation. Ces pièces sont remises à la disposition du concurrent le plus rapidement possible. En cas de refus de démontage, le pilote est exclu du classement de l'épreuve.

Article 15 – Officiels

Sur chaque épreuve, la CNV nomme un directeur de course et un directeur de course adjoint ayant satisfait à un séminaire spécifique ou équivalent, un délégué, un commissaire sportif, un commissaire technique national et une équipe chronométrage désignée par la F.F.M.
L'organisateur nomme un commissaire sportif et un directeur de course au minimum 1er degré ayant satisfait à un séminaire spécifique (cette désignation doit avoir obtenu l'aval de la C.N.V.) et trois aides techniques.
Il appartient au délégué (Président du Jury) de communiquer à la C.N.V. un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

Les prescriptions du Code Sportif National, et de ses annexes ainsi que celles du présent règlement sont applicables sur ces épreuves.

Article 16 – Responsabilités

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation. Ils sont en particulier responsables de leurs accompagnateurs.
Cet article doit figurer au règlement particulier de chaque épreuve.

Article 17 – Laissez-passer

L'organisateur doit fournir un bracelet au pilote, un bracelet pour le mécanicien, un bracelet pour le panneauteur et un bracelet pour le responsable du team. La licence LAP n'est pas obligatoire pour être dans la zone de panneautage à condition d'être porteur de l'accréditation de l'organisation.
Les laissez-passer fournis par les organisateurs ne sont ni vendables ni cessibles à titre gracieux.

Article 18 – Spécifications techniques générales

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans le règlement technique est interdit.
Tout pilote dont la machine dépasse la norme de puissance autorisée, est exclu du classement de la course.

Vérifications techniques
Les machines doivent répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté du carénage.
Les plaques de course sont de forme rectangulaire, dimensions 280mm x 235mm.
Dimension des chiffres :
- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm
- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm
Il est obligatoire de respecter le code couleur attribué à la catégorie pour les numéros de course.

Le changement de moteur est autorisé entre deux manches sous réserve que celui- ci ait été vérifié et marqué lors du contrôle technique.
Le tapis environnemental est obligatoire.

Les machines peuvent passer au banc de puissance sur demande de la direction de course ou du jury. Les moteurs et les boîtiers d'allumage électronique peuvent être plombés par le commissaire technique.

Lors du passage au banc de puissance, aucune cartographie ne doit dépasser la puissance autorisée dans la catégorie.
Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé, est déclassée de la course. Les machines équipées de variateur doivent avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines.

Equipements
Les pilotes doivent présenter leur équipement complet en bon état.
- **Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05 ou ECE 22 06).**
- **La combinaison en cuir d'une seule pièce.**
- **Les gants recouvrant le bord des manches et les bottes doivent être en cuir.**
- **La protection dorsale de type EN 1621-2 est obligatoire.**
- **La protection pectorale de type EN 1621-3 est obligatoire.**
- **Airbag recommandé**

Télémétrie
En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine.
Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie.
Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

Article 19 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES CATEGORIES MOTO 5, V15, V25, PIT/GP 15 et PIT/GP25

Article 19.1 – Généralités
Les machines sont autorisées à participer à la coupe de France 25 power série à condition de ne pas excéder 15cv pour les catégories V15 et PIT/GP 15, 25cv pour les catégories V25 et PIT/GP 25, 22cv pour la catégorie Moto 5.
Elles doivent être dans les normes des définitions des RTS spécifiques à la discipline vitesse.

19.1.1 - Contrôle des machines et identification
Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.
Les pilotes sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve.

La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.
Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

19.1.2 - Identification des machines

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante :
-un sticker est apposé sur la douille de direction.
-une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.
-marquage du système d'échappement complet. Ces marquages doivent être réalisés du même côté (bombe proscrite).

Article 19.2 – Règles techniques générales

19.2.1 – Matériaux

Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) fibres composites, magnésium et titane.
Les supports de béquille doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

19.2.2 – Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, …) doivent se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

19.2.2.1 – Protection des leviers

Les motos doivent être équipées d'un protecteur de 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 être distribuées par un professionnel.

19.2.2.2 – Freins

Les vis de fixation des étriers de frein avant et arrière doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

19.2.3 – Papillons de gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

19.2.4 – Coupe circuit

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.
Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

19.2.5 – Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions doivent comporter toutes leurs vis.
Toutes les transmissions doivent être protégées.
Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, est dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boite est obligatoire sur toutes les machines.

19.2.6 – Refroidissement

Si machine à refroidissement liquide : eau uniquement. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

19.2.7 – Carburant

Le carburant utilisé est du sans plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) ou bio éthanol vendu aux pompes routières, sans additif.
Des tests de carburants peuvent être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.
Les pilotes désignés doivent se présenter avec leur machine (réservoir vide) et un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant 5 l maximum fourni par l'organisateur aux frais de l'utilisateur et acheté hors grandes surfaces).
Un tapis de sol est obligatoire pour toute intervention sur la machine de manière à protéger l'environnement.

19.2.8 – Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires.

19.2.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 95 dB (tolérance comprise) et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire.

Pour les catégories 125cc 4 temps monocylindre et 250cc 4 temps, la norme de bruit ne doit pas dépasser 95 dB (tolérance comprise) à 5500 tours.

19.2.10 – Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Celui-ci doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation.
Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

19.2.10.1 – Largeur

Machine de course sur route : largeur minimum de 400mm, largeur maximum : 700mm.
Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

19.2.10.2 – Angle de braquage

Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

19.2.11 – Repose pied

Les repose-pieds doivent être repliables ou en téflon.

19.2.12 – Récupérateur

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

19.2.13 – Feu rouge

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.
Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.
Le feu rouge doit être composé de 6 leds d'une puissance de 0,8 à 1,8 watt par led.

19.2.14 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et freinés.

19.2.15 – Pneumatiques

Le choix des pneus est libre. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands mais autorisée en pré-grille alimentée par des groupes électrogènes.

19.2.16 – Eléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allégement ne sont pas autorisées.

19.2.17 - Capacité des réservoirs

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine.
Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).
En aucun cas, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages ne sont autorisés.

19.2.18 - Boîtes à air et cornets fixés sur la plateforme repose pieds (scooters)

Boite à air ou filtre à air type KN obligatoire en admission.

La hauteur de la boîte à air et cornet ne doit pas excéder 8 centimètres.

19.2.19 - Les renforts de cadre pour les scooters sont autorisés.

19.2.20- Sabots récupérateurs

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine.
Les machines doivent être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

19.2.21 – Protection des pièces tournantes

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur scooters et machine à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement technique du championnat national vitesse moto 25 power pour les autres).

Article 20 – Litiges

Pour tout point non prévu à ce règlement, se reporter aux dispositions générales du règlement du Championnat de France de la F.F.M. qui fait référence pour tout litige ou décision particulière.
Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit.