

CHAMPIONNAT DE LIGUE DE VITESSE.

I – Règlement du Championnat.

1 REGLES GENERALES :

La ligue Motocycliste de la **Nouvelle-Aquitaine** organise un Championnat de ligue de vitesse. La participation est ouverte à tout pilote détenteur d'une licence compétition ou d'une licence «Une manifestation». Seuls les pilotes de la ligue **Nouvelle-Aquitaine**, titulaires d'une licence compétition auront la possibilité de marquer et de cumuler les points. L'épreuve reste ouverte à tous les autres, mais ils ne pourront pas prétendre à l'obtention de points ni à un quelconque classement. Seront pris en priorité les pilotes de la ligue **Nouvelle-Aquitaine**. **Celle-ci se réserve le droit d'examiner et éventuellement d'interdire la compétition à un pilote ayant un palmarès en inadéquation avec le Championnat.**

2 CATEGORIES :

Le Championnat sera réparti en deux catégories : Master, Expert.

Master : Plus de 600cc jusqu'à 1000cc, 4 temps, 4 cylindres.
Plus de 675cc jusqu'à 1100cc, 4 temps, 3 cylindres.
Plus de 750cc jusqu'à 1300cc, 4 temps, 2 cylindres.

Expert : Plus de 401cc à 600cc 4 temps, 4 cylindres.
Plus de 401cc à 675cc 4 temps, 3 cylindres.
Plus de 650cc à 750cc 4 temps, 2 cylindres (4 soupapes/cylindre).
Plus de 900cc à 1100cc 4 temps, 2 cylindres (2 soupapes/cylindre).

3 INSCRIPTION & ENGAGEMENT :

Les inscriptions à l'ensemble des épreuves du championnat de ligue doivent parvenir à la ligue Motocycliste **de la Nouvelle-Aquitaine** avant le 31 mars **2018**. Ces engagements sont prioritaires pour les licenciés de la ligue Moto de la Nouvelle-Aquitaine sur chaque épreuve, à condition que les dossiers soient complets (inscriptions, règlements qui seront encaissés au fur et à mesure des épreuves...). En second, les pilotes des autres ligues s'inscrivant sur la totalité des épreuves seront prioritaires sur les inscriptions par épreuve. Les pilotes s'inscrivant après cette date ne seront pas prioritaires. Les inscriptions doivent être envoyées au club organisateur au moins 21 jours avant le début de l'épreuve. Le montant est défini par celui-ci (après accord entre tous les organisateurs) et inclus le transpondeur. Le nombre limite de pilotes est défini par l'arrêté d'homologation du circuit. Pour les engagements hors délai, le montant sera majoré de 50€ Le chronométrage des machines s'effectuant par système transpondeur, chaque pilote devra déposer une caution d'un montant de 320€ qui sera détruite à la remise des transpondeurs à la fin de l'épreuve. En cas de non restitution de celui-ci, le chèque de caution sera mis à l'encaissement. Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent. Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche.

4 EPREUVES :

Ce championnat se déroule sur trois épreuves de deux manches. Celles-ci seront organisées par le Moto-Club de **Pau-Arnos, les 26 & 27 mai, de Haute-Saintonge, les 28 & 29 juillet et du Val de Vienne, les 13 & 14 octobre 2018** Une séance chrono permet d'établir la grille de départ des courses. Celles-ci seront par catégorie mais un panache pourra être effectué pour une consolante. (Celle-ci ne pourra prétendre à l'obtention de points sauf s'ils ne sont pas tous

attribués lors des finales.) Les manches seront d'une durée maximum de 30 minutes (nombres de tours à définir en fonction du circuit et à l'appréciation de l'organisateur.) Les moto-clubs organisateurs seront seuls responsables des horaires et du planning des essais libres, des essais chronos et des courses.

5 CLASSEMENTS :

En chaque catégorie, les points comptant pour le championnat seront attribués selon le barème suivant : 1^{er} (25pts), 2^{ème} (22pts), 3^{ème} (20pts), 4^{ème} (18pts), 5^{ème} (16pts), 6^{ème} (15pts)...jusqu'au 20^{ème}. Des classements seront établis en additionnant les résultats acquis sur la totalité des épreuves du trophée. En cas d'ex aequo, ils seront départagés en considérant leur nombre de victoires, de seconde place, de troisième... et enfin (en cas d'égalité) sur le dernier résultat.

6 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES :

Les horaires seront définis par l'organisateur de la manifestation (Voir règlement particulier de l'épreuve).

Les pilotes se verront remettre à la première épreuve un livret technique, ce livret devra être présenté à chaque épreuve. Il pourra être conservé par le commissaire technique ou le délégué de l'épreuve.

7 PROCEDURE DE DEPART :

Elle est de type simplifié pour toutes les manches. Un coureur ayant effectué un départ anticipé sera pénalisé d'une pénalité de 10 secondes.

8 ARRET DE COURSE / NOUVEAU DEPART / NEUTRALISATION :

Si le directeur de course décide de neutraliser la course, la procédure sera celle prévue à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

9 VERIFICATIONS FINALES :

A l'issue de la course, les cinq premières machines classées devront être mises en parc fermé. En cas de non-conformité de sa machine à l'arrivée de la deuxième course, le pilote sera sanctionné pour les deux courses.

10 RECLAMATIONS :

Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

11 ASSURANCES :

Les organisateurs de chaque épreuve ont contracté une police d'assurance garantissant leur responsabilité civile en cas d'accident survenu pendant la manifestation, conformément à l'article R 331-30 et A 331-32 du code du sport.

12 OFFICIELS :

Leurs rôles seront assurés par les officiels de la FFM et de la Ligue Poitou-Charentes. Le Directeur de Course, les Directeurs de Courses Adjoints, le jury, les Chronométrateurs et les Commissaires Techniques devront avoir satisfait à un séminaire fédéral, en cours de validité.

13 PRESCRIPTIONS GENERALES :

Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la FFM, de ses annexes et des règles générales pour les épreuves de vitesse.

14 REMISE DE PRIX :

Le premier et le deuxième de chaque catégorie se verront récompensés en fin d'année par la ligue Poitou-Charentes.

15 RESPONSABILITES :

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels et leurs accompagnateurs 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. Il est rappelé que le respect d'autrui est une valeur primordiale du Championnat de ligue. Pour cela, nous vous demandons :

- De ne pas attiser les riverains ou autre personne dans le paddock
- De ne pas faire rouler de machine, quel que soit le gabarit de celle-ci, en échappement libre
- De ne pas faire de burn ou de rupteur dans les paddocks et sur la piste
- De ne pas faire de test de vitesse ou de freinage dans les paddocks
- De tenir les chiens en laisse
- Et de stopper tout bruit de moteur après 20h

Des sanctions allant jusqu'à l'exclusion du Championnat pourront être prises ou toutes autres sanctions prévues par le code sportif

II – Règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse.

1 GENERALITE :

Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire. Le pilote est à tout moment responsable de sa machine. A l'occasion des vérifications techniques, la partie basse du carénage devra être présentée déposée, pour les motocycles munis d'un moteur 4 Temps. Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant entrer en contact avec la piste lors d'une chute, devront être protégés par un second carter en matériau métallique ou composite tel qu'alliage d'aluminium ou acier son également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, flottements abrasifs et dégâts dus à une chute. Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur sur les carters. Le commissaire technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.

- Phares avant et arrière, indicateurs de direction
- Rétroviseurs
- Avertisseur
- Plaque d'immatriculation
- Boîte à outils
- Crochet pour le casque et les bagages
- Repose-pieds passager

- Poignées de maintien du passager
- Les barres de protection les béquilles centrales et latérales.

Les motocycles doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de marche se trouvant d'un côté ou de l'autre du guidon ou du demi-guidon et pouvant arrêter le moteur en marche. Les papillons des gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz. Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

2 GUIDONS ET COUPE CONTACT :

Les guidons peuvent être remplacés mais les extrémités doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvert de caoutchouc. Une protection de levier de frein est obligatoire. Les guidons et commandes manuelles peuvent être déplacés. Un espace minimum de 30mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum. L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée. La réparation des guidons est interdite. Les leviers de frein et d'embrayage peuvent être remplacés par un accessoire.

Le levier de frein pourra être remplacé par un modèle comportant un système de rattrapage de jeu extérieur. La commande d'accélérateur est libre. L'interrupteur du démarreur et le coupe contact doivent être placés sur le guidon, un seul bouton de couleur rouge (coupe contact) est autorisé.

3 PAPILLON DES GAZ :

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.

4 RECUPERATEURS :

Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

La capacité d'un récupérateur devra être :

- De 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse.
- De 1000 cc pour les moteurs 4T démunis d'un système de recyclage permanent.

Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine.

Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour.

Le récupérateur doit être dans un matériau approprié.

Les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250cc) en matériau approprié.

A l'arrêt, un tapis environnemental doit être présent sous la moto (Stand ou paddock).

5 GARDE CHAINE :

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire. Un garde-chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne puisse se coincer entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

6 SYSTEME D'ECHAPPEMENT :

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur. L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motorcycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologuées et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine. Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

7 LEVIERS :

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère d'un diamètre de 19 mm mini. Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent faire partie intégrante du levier.

8 REPOSE-PIEDS :

Les repose-pieds et commandes au pied peuvent être déplacés, mais les supports doivent être montés sur le cadre aux points de fixation d'origine. Les repose-pieds peuvent être montés fixes ou de façon rabattable et dans ce cas un dispositif les ramenant automatiquement à la position normale doit être prévu. L'extrémité de chaque repose-pied doit se terminer par un rayon sphérique plein d'au moins 8 mm. Les repose-pieds en acier non rabattables doivent se terminer par un embout en plastique, téflon ou autre matériau équivalent fixe en permanence et d'un rayon minimal de 8 mm.

9 FREINS :

La séparation des conduites de freins avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité. Le freinage de vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues agissant sur les deux roues. Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé. Une protection du levier de frein conforme aux règles CNV est obligatoire.

10 BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUIT D'HUILE :

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité. Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doit être freiné par un fil métallique de sécurité. Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

11 CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT :

Le seul liquide de refroidissement autorisé, est l'eau pure ou l'eau mélangée à de l'alcool éthylique. Tout autre additif est interdit.

12 CARENAGE :

Le carénage peut être remplacé par des contretypes accessoires de formes et d'aspect libre. Le matériau peut être changé. L'utilisation de matériau en fibres de carbone ou composite de carbone est interdite. La bulle peut être remplacée par un contretype transparent. Une modification de la hauteur de la bulle est autorisée. Un bac récupérateur doit équiper le motorcycle. Ce dispositif ne peut dépasser une ligne tracée horizontalement d'un axe de roue à l'autre. L'ensemble des pattes supportant les instruments sur le carénage peut être remplacé.

Tous les autres supports de carénage peuvent être modifiés ou remplacés. Les conduits d'air originaux entre le carénage et le cadre ou la boîte à air peuvent être changés. Les grilles de protection originellement installées dans les ouvertures des conduits d'air peuvent être enlevées. Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur (minimum 5 litres). Le carénage inférieur doit comporter un maximum de deux trous de 25 mm, ces trous doivent rester obstrués en conditions de course piste sèche et doivent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée, selon les déclarations (wet ou dry) du directeur de course. Le garde boue avant peut être remplacé par un garde boue accessoire et peut-être espacé vers le haut afin de laisser de la place pour le pneu. La garde boue arrière fixé sur le bras oscillant peut être remplacé par des contretypes accessoires aux pièces originales. La protection de chaîne peut être retirée.

13 RESERVOIR DE CARBURANT :

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée. Le réservoir doit être étanche. Les réservoirs additionnels sont interdits.

Il est recommandé de remplir les réservoirs d'une mousse de type Explosafe.

14 EQUIPEMENTS :

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M. et ou, le règlement particulier de la compétition. Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques. A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.

15 PLAQUES NUMEROS :

Les machines devront être équipées de numéros blancs mats sur fond noir mat **ou** de numéros noirs mats sur fond blanc mat. Les plaques devront être posées devant, au centre du carénage ou de chaque côté, et en bas de carénage ou sur les côtés du dossier. Pour les carénages de couleur claire, il y aura une bordure noire d'une largeur minimale de 8 mm tout autour du périmètre du fond blanc.

Les numéros devront être réalisés dans une police lisible.

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

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur l'avant sont :

	Hauteur minimale :	140 mm
	Largeur minimale :	80 mm
	Largeur min. des traits :	25 mm

Les dimensions de tous les chiffres appliqués sur le côté sont :

	Hauteur minimale :	120 mm
	Largeur minimale :	60 mm
	Largeur min. des traits :	25 mm

16 PARC FERME ET CONTROLE DE CONFORMITE :

A l'issue de la course, à la demande du Directeur de Course et conformément à la réglementation, certaines machines pourront être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité pourront avoir lieu. La mise en parc fermé doit être effective immédiatement après l'arrivée de la course, et le début des opérations de démontage doit avoir commencé au plus

tard 30 mn après l'arrivée. Passé ce délai, le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence.

Trois personnes maximum peuvent participer au contrôle (si le pilote participe, celui-ci fait partie des trois intervenants).

17 CONTROLE DU BRUIT :

Le niveau sonore sera de 102 db maximum, à un régime correspondant au tableau ci-dessous conforme aux spécifications de la FIM :

	1 cylindre	2 cylindres	3 cylindres	4 cylindres
600cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
750cc	5.000 RPM	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM
+ de 750 cc	4.500 RPM	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

Remarque : ces régimes fixes ont pour objet de simplifier les procédures de contrôle sachant que la préconisation FIM est de réaliser les contrôles à des vitesses linéaires du piston de 11 m/s pour les 4 Temps et 13m/s pour les 2 Temps. Les mesures seront effectuées en statique, sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45 degrés.

18 SPECIFICITE MOTEUR :

La cylindrée doit être respectée. Modifications moteur autorisées. Système de suralimentation interdit. Le démarreur doit toujours pouvoir mettre en marche le moteur pendant la manifestation et jusqu'à l'expiration du délai de réclamation.

19 PNEUMATIQUES :

Nombres de pneus et types libres. Pneus pluie autorisés.

20 HOMOLOGATION :

Pas d'année limite, mais carte grise obligatoire ou numéro d'identification.

21 FEU ARRIERE ROUGE :

La présence d'un feu rouge à l'arrière est obligatoire. Il doit être vissé et devra être allumé en cas de pluie.