

# Trophée Grand Ouest *ufolep*

## Vitesse 50cc - 70cc et 125cc 4temps

### Saison 2012

(V. 2012.01.10 - 15 pages)



## REGLEMENTS ADMINISTRATIFS ET SPORTIFS

### Article I. Définition

L'UFOLEP et la Commission Technique Inter-Régionale Sportive mettent en compétition, avec les clubs organisateurs des régions Centre et Ouest, le :

**Trophée Grand Ouest Ufolep  
Vitesse 50 cc - 70cc – 125cc 4temps**

-0-0-0-

### Article II. Catégories

Onze titres de catégorie seront décernés à l'issue de la saison 2012 :

Production 50 (Vario – Boite – Scooter)  
Promotion 50 (Vario – Boite – Scooter)  
Prototype 50 (Vario – Boite – Scooter)  
Prototype 70 Scooter  
Prototype 125cc 4temps (Scooter – Boite)  
Pocket Bike  
Side Car 50 et 125 4temps

Une catégorie ne sera ouverte et ne pourra prétendre à un titre lors de la Remise des Prix du Trophée, qu'à compter de 4 concurrents engagés dans cette catégorie.

-0-0-0-

### Article III. Concurrents

#### 3.1.1 Age

Le Trophée Grand Ouest de Vitesse 50 cc – 70 cc – 125cc 4temps est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence UFOLEP R3, en cours de validité.

L'âge minimum est fixé selon les catégories à :

- \* 12 ans révolus pour les catégories Production, Promotion et Pocket-Bike.
- \* 14 ans révolus pour les Side-car et Prototype.

#### 3.1.2 Féminines

Les féminines participent dans les mêmes catégories et selon les mêmes conditions suivant la machine utilisée.

Les pilotes et co-pilotes seront acceptés pour participer au Trophée conformément aux dispositions stipulées à l'article VII.

#### 3.1.3 C.A.S.M

Le Certificat d'Aptitude à la Pratique du Sport Motocycliste (CASM) est obligatoire pour tous les pilotes (quel que soit l'âge). Les pilotes ayant déjà possédé une licence avant le 1<sup>er</sup> Septembre 2005 pourront pratiquer avec le permis de conduire moto Type A.

-0-0-0-

### Article IV. Machines

Elles devront répondre aux clauses du Règlement Technique général et particulier de la catégorie et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course (voir règlements techniques).

Les numéros de course seront attribués pour toute la saison dès l'inscription à la 1<sup>ère</sup> épreuve.

Sur sa feuille d'engagement, le pilote indique le numéro qu'il souhaite utiliser.

Sur la confirmation d'inscription, le Club organisateur doit confirmer si le numéro demandé est libre, ou en imposer un autre si ce dernier est déjà utilisé.

Chaque Club organisateur disposera de la liste des numéros actualisée après chaque course.

**Toute machine engagée à une épreuve devra faire l'objet d'une déclaration en Préfecture, conformément à l'article L.321-1-2 du Code de la Route, via le document cerfa n°13853\*01.**

**Le numéro de déclaration devra être inscrit sur les feuilles d'engagement aux courses.**

**Cette règle ne concerne pas les catégories production.**

-0-0-0-

### Article V. Epreuves

#### 5.1 Calendrier sportif

Le calendrier des courses est élaboré pour l'année lors de la réunion générale des clubs moto. Ce calendrier est transmis par l'UFOLEP Nationale, aux Préfectures et aux DDJS.

## **5.2 La saison sportive**

### **5.2.1 Principe**

Il s'agit de suivre de façon régulière le déroulement de la saison sportive,

- en apportant une prise en compte régulière des commentaires formulés sur chaque rencontre par les Directeurs Sportifs désignés par la Commission Technique Inter -Régionale Sportive pour la représenter,
- en intervenant au besoin de façon ponctuelle pour régulariser des situations anormales.

### **5.2.2 Fonctionnement**

Les directeurs sportifs doivent avoir accès à toutes les enceintes et pourront faire prendre toutes les mesures pour que la rencontre soit en conformité avec les règlements.

Les techniciens, directeurs sportifs et officiels, mandatés par la Commission Technique Inter-Régionale Sportive pour suivre le bon déroulement de chaque rencontre, se réuniront régulièrement durant la saison sportive.

-0-0-0-

## **Article VI. Parcours**

Les épreuves du Trophée se dérouleront sur des circuits de motos ou de karting homologués. Pour un circuit de référence de 800 m, 27 machines pourront être admises. Au-delà de 800 m, la capacité sera augmentée dans la proportion de deux machines par fraction de 100 m.

En-deçà de 800 m, la capacité sera diminuée dans la proportion de deux machines par fraction de 100 m. Lors des essais libres, la capacité pourra être majorée de 20%.

Ces chiffres représentent un maximum, les organisateurs devront faire figurer dans leur règlement particulier le nombre maximum de machines admises en fonction de leurs possibilités de pointage et des conditions d'homologation de la piste.

Lors des courses avec départ en ligne (hors endurance), le nombre maximum de pilotes admis par manche ne pourra jamais dépasser 40.

-0-0-0-

## **Article VII. Engagements**

### **7.1.1 Fonctionnement**

Les concurrents devront acquitter un droit d'inscription pour figurer au classement de chaque course du Trophée, ce droit est perçu par chaque Club organisateur.

L'engagement à une course du Trophée Grand Ouest UFOLEP Vitesse 50cc – 70cc – 125cc 4temps entraîne de fait l'acceptation du présent règlement et de tous les règlements de l'UFOLEP.

### **7.1.2 Changement de catégorie**

A tout moment un concurrent pourra changer de catégorie. Toutefois tous les points acquis lors des épreuves courues, ne pourront être reportés au classement de la nouvelle catégorie choisie.

Dans tous les cas le pilote et son co-pilote, leur équipement et leur machine devront être en conformité avec les règles administratives et techniques de la catégorie considérée, le concurrent ne figurera plus dans le classement de la catégorie qu'il a quittée.

### **7.1.3 Changement - Ajout de pilote**

Le changement de pilote ou de co-pilote, l'ajout de co-pilote ne sont pas autorisés en cours de saison.

Tout équipage différent, du bulletin d'engagement au Challenge, sera considéré comme hors-challenge et ne pourra concourir avec les numéros attribués pour la saison.

Il devra le signaler lors de l'inscription à l'épreuve et demander, le jour même, au contrôle administratif un autre numéro. Tout contrevenant à cette règle sera sanctionné.

### **7.1.4 Remise des Prix**

En fin de saison la Commission Technique Inter-Régionale Sportive récompensera, en collaboration avec les clubs, les trois premiers de chaque catégorie du Trophée Grand Ouest.

## **7.2 Engagements aux épreuves**

Les engagements, individuels par machine et par catégorie, doivent parvenir par écrit au club organisateur, 21 jours au moins avant la date de l'épreuve, accompagnés du montant du droit d'engagement fixé par le règlement particulier de l'organisateur. Toute demande envoyée au club organisateur sans paiement pourra être considérée comme nulle.

Le club organisateur se réserve le droit d'augmenter le montant de l'engagement dans une proportion maximale de deux fois son montant initial ou même de refuser cet engagement si le concurrent s'inscrit moins de 21 jours avant la date de la rencontre ou le matin même.

Pour les concurrents mineurs, l'engagement devra inclure obligatoirement une autorisation parentale dûment signée.

Lors d'une rencontre, un concurrent ne peut s'inscrire et participer que dans deux catégories différentes au titre de pilote et/ou co-pilote, dans ce cas les droits d'engagements seront dus par machine engagée dans chaque catégorie.

Le droit d'engagement est individuel pour les épreuves en solo et par équipe pour les side-cars.

Les engagements des pilotes et/ou co-pilotes devront être dûment remplis et signés pour chaque épreuve.

### **7.2.1 Accès Jeunes**

Pour les jeunes licenciés de moins de 16ans, les droits d'engagement des courses seront limités à 10 € hors location de transpondeur.

-0-0-0-

## **Article VIII. Vérifications**

Ne pourront être admis que les pilotes ayant signé leur engagement et acquitté leurs droits d'inscription.

Lors de chaque rencontre des contrôles sont obligatoirement prévus. Les pilotes et/ou les co-pilotes doivent s'y présenter personnellement. Les

organisateurs sont tenus de vérifier soigneusement l'équipement de chaque pilote.

### **8.1 Vérifications Administratives**

Avant le début de la compétition, les concurrents devront présenter personnellement :

- leur licence UFOLEP R3 en cours de validité,
- leur permis de conduire type A (si détenteur d'une licence avant le 1<sup>er</sup> Septembre 2005) ou le CASM.

Pour les sports mécaniques, la non-présentation des documents spécifiques (licence, permis de conduire ou CASM) entraîne des sanctions (cf. dispositions générales communes à toutes les épreuves nationales).

En ce cas, la personne concernée devra attester de la possession de ces documents (avant autorisation de participation) et apporter la preuve écrite dans les 15 jours qui suivent la manifestation.

### **8.2 Vérifications Techniques**

Avant le début des épreuves, les concurrents devront présenter personnellement :

- leur machine, équipée des numéros de course,
- un casque intégral homologué et son écran norme ECE 2205.
- un équipement conforme à la catégorie : (voir dispositions générales)

Les vérifications techniques ne concernent que la sécurité, la conformité de la machine est placée sous la seule responsabilité du pilote.

Toutefois le pilote pourra demander au commissaire technique d'effectuer des contrôles préventifs (bruit, application du règlement) sans engager la responsabilité de celui-ci.

De même, si lors du contrôle technique, le contrôleur s'aperçoit, et ceci sans démontage, qu'une pièce pourrait ne pas être en conformité avec la réglementation, il se doit de le signaler au pilote sans exiger la modification ; ceci ne concernant pas les organes de sécurité qui, eux, doivent être mis en conformité avant l'entrée en piste.

Les machines pourront passer au sonomètre, à tout moment, lors des épreuves. De même, un alcootest pourra être effectué avant le départ d'une manche.

### **8.3 Contrôles techniques fin d'épreuve**

Après les courses, les contrôles porteront sur la conformité des véhicules des 3 premiers ainsi que des équipages choisis par tirage au sort dans chaque catégorie sur décision du jury de la rencontre. Le résultat des contrôles techniques sera étudié et validé par les membres du jury d'épreuve.

-0-0-0-

## **Article IX. Essais et Qualifications**

### **9.1 Essais**

Le club organisateur de l'épreuve du Trophée Grand Ouest devra prévoir impérativement au moins deux séances d'entraînement pour chaque catégorie le jour de l'épreuve.

La participation aux essais est obligatoire, sous peine de disqualification immédiate.

La seconde séance d'essais sera chronométrée afin de définir l'ordre de la grille de départ de la 1<sup>ère</sup> manche de course.

### **9.2 Séries**

En cas de surnombre dans une catégorie, les concurrents seront répartis en plusieurs séries, chaque manche devra comporter à peu près le même nombre de concurrents répartis de façon équilibrée d'après la règle de l'assiette :

- Première série: ordre croissant des numéros pairs
- Deuxième série: ordre croissant des numéros impairs
- Manche de repêchage : ordre d'arrivée des non-qualifiés (en commençant par le premier non qualifié de la première manche).  
Chaque série courra une manche de 15 minutes plus un tour.

En fonction du nombre de séries déterminé par le nombre d'engagés, les horaires détaillés de chaque manifestation seront établis à la date de clôture des engagements. Ils seront portés à la connaissance des concurrents et soumis au Directeur de course.

-0-0-0-

## **Article X. Déroulement de la Course**

### **10.1 Officiels**

Les officiels de course sont :

- Le directeur de course,
- Le directeur de course adjoint,
- Les commissaires techniques,
- Les commissaires de piste,
- Les commissaires administratifs et pointeurs.

Ils seront accompagnés de bénévoles.

### **10.2 Départ**

#### **10.2.1 Composition de la Grille de départ :**

La grille sera formée de vagues de 4 pilotes décalés vers l'arrière, du premier au quatrième de chaque vague, de 1 m par rapport à l'axe de la roue avant et séparés entre eux et des bords de la piste de 1 m minimum ; chaque vague devra être séparée de la précédente par un espace de 2 m minimum.

Le pilote placé en pôle position sera placé du côté opposé au sens du premier virage.

#### **10.2.2 Ordre sur la grille :**

- Manches de classement

L'ordre sur la grille pour la première manche de course se fera par ordre de classement des essais chronométrés.

L'ordre sur la grille pour la deuxième manche de course se fera d'après le classement de la première manche, le premier de la manche précédente devra être le premier à se placer sur la grille de départ de la manche suivante et ainsi de suite jusqu'au dernier classé puis, ensuite, les pilotes n'ayant pas participé à la première manche.

### **10.2.3 Modalités de départ :**

Les pilotes doivent être présents en pré grille 15 min avant le début de la manche.

Tout pilote absent ou en retard au moment où le Directeur de Course donne l'ordre d'ouvrir la pré grille pour le tour de chauffe, devra rester en pré grille. Le pilote sera autorisé à partir pour le tour de chauffe après le peloton, quand ce dernier sera passé devant la sortie de la pré grille. Le Directeur de course ordonnera la fermeture de la pré grille, après le placement du dernier pilote présent sur la grille.

Au moment de la composition de la grille de départ, aucun mécanicien ne peut intervenir ; le pilote doit lui-même rentrer au stand pour recevoir une assistance, d'où il repartira après réparation, et ce dans les mêmes conditions que s'il était absent ou en retard.

Les pilotes n'ayant pas pris part au tour de chauffe seront autorisés à partir, de la pré grille, après le passage du peloton.

Pour les catégories dont la fonction embrayage est obligatoire, le départ s'effectuera moteur en marche. Pour les autres catégories, le départ s'effectuera moteur arrêté.

Un tour de reconnaissance minimum sera effectué avant chaque départ.

Le départ est donné au drapeau tricolore levé et tendu au moins cinq secondes avant son baissé ou, selon les circuits, au feu par le Directeur de Course.

## **10.3 Courses**

### **10.3.1 Durée**

Les courses de classement se dérouleront en deux manches minimum.

La durée minimum de chacune des manches est de 10 min plus un tour pour les catégories Production, Pocket Bike et Side-Car, et de 15 min plus 1 tour pour toutes les autres catégories.

En cas d'impossibilité de respecter dans les temps impartis le programme de la journée le Directeur de Course pourra moduler la durée des manches.

### **10.3.2 Comportement en course**

- Les coureurs doivent obéir aux signaux donnés par les drapeaux et les panneaux qui transmettent les instructions.
- Les coureurs doivent conduire d'une manière responsable qui, ne représente aucun danger pour les autres compétiteurs ou participants, dans le couloir des stands et sur la piste. Ils doivent obligatoirement piloter avec leurs pieds sur les repose-pieds ou marchepieds conçus à cet effet.
- Les coureurs doivent uniquement emprunter la piste et le couloir des stands. Toutefois, si un

coureur quitte la piste accidentellement, il peut ensuite la rejoindre à l'endroit indiqué par les commissaires ou à un endroit qui ne lui procure pas un avantage.

- Sur la piste toute réparation doit être faite par le coureur qui travaille seul avec aucune aide extérieure.
- Si un coureur rencontre un problème avec sa machine et qu'il doit abandonner, il devra mettre sa machine dans une zone sûre, indiquée par les commissaires.
- Les coureurs qui retournent lentement aux stands pour des réparations doivent s'assurer qu'ils roulent aussi loin que possible de la trajectoire idéale.
- Les coureurs ne doivent pas conduire ou pousser leur machine dans la direction opposée du circuit, soit sur la piste ou dans le couloir des stands, à moins que cela se fasse sous la direction d'un Officiel.
- Aucun signal quelconque entre un motorcycle en marche et toute autre personne ayant un rapport avec le concurrent ou le coureur du motorcycle ne peut avoir lieu, sauf le signal provenant de l'émetteur de chronométrage ou de message lisible sur le panneau présenté depuis le stand ou des mouvements du corps par le coureur.
- Dans l'intérêt de la sécurité, lors de son retour aux stands après le drapeau à damiers, un coureur ne peut arrêter sa machine sur la surface de course, pendant le tour de décélération. Tout arrêt sur la piste pendant les essais ou la course est interdit.
- Dès la sortie de la voie des stands, toute circulation moteur en marche est interdite. La circulation moteur en marche d'un véhicule en action ne sera autorisée que dans l'enceinte stricte de la surface de course à l'exclusion de tous les autres espaces.
- Les coureurs ne doivent pas transporter une autre personne sur leur machine.

Toute infraction à ces règles sera sanctionnée.

### **10.3.3 Conditions de courses**

Toutes les courses seront définies, par le Directeur de course ou le jury de l'épreuve, comme étant "mouillée" ou "sèche". Le but de cette classification est d'indiquer aux coureurs les conséquences de conditions climatiques changeantes pendant une course.

Lorsqu'une course sera définie comme "mouillée" la direction de course interdira l'accès de la piste aux véhicules équipés de pneus "slicks". Les concurrents devront alors équiper leurs machines de pneus "pluies" ou, au minimum, à "usage routier".

Si besoin est, la direction de course changera l'ordre du programme afin de laisser, aux compétiteurs, le

temps d'effectuer les changements de roues ou de pneus.

#### **10.4 Arrêt de Course – Nouveau Départ**

En cas d'absolue nécessité (par ex : accident, obstruction de la piste, conditions atmosphériques, etc.) présentant un danger pour le bon déroulement de la course, le Directeur de Course relayé par les postes de Commissaire agitera un drapeau rouge indiquant l'interruption de la course.

La décision d'arrêter la course ne peut être prise que par la Direction de Course.

Lorsque le drapeau rouge est agité, les pilotes doivent immédiatement arrêter la course, réduire leur vitesse et rejoindre les stands à vitesse très réduite et sans dépassement.

Le classement de la course est alors déterminé par les positions au passage précédent l'arrêt de course.

Les conditions pour redonner le départ de la course sont les suivantes :

- Lorsque le drapeau rouge est agité avant que le pilote en tête de course n'ait accompli trois tours :

Le premier départ sera considéré nul. Tous les pilotes présents au premier départ pourront prendre à nouveau le départ sans changement de machine, celle-ci ayant pu être réparée en fonction du temps imparti pour donner le nouveau départ.

Le nouveau départ de la course sera donné pour la totalité de la course ; en fonction du temps imparti par le programme de la journée, le Directeur de Course pourra réduire le temps de course. La grille de départ sera identique à la grille du premier départ annulé. Toute place sur la grille d'un pilote ne prenant pas le second départ restera vide.

S'il est impossible de redonner le départ de la course, il n'y aura pas de points attribués pour le Challenge.

- Lorsque le drapeau rouge est agité après que le pilote en tête de course ait accompli trois tours, mais lorsque moins de 75 % du temps de la course est accompli :

La course sera considérée comme étant en deux parties. Les positions à la fin de la première partie seront celles déterminées par les positions au passage précédent l'arrêt de course.

Le temps de la nouvelle course sera égal au temps total de la manche moins le temps accompli avant l'arrêt de course ; en fonction du temps imparti par le programme de la journée, le Directeur de Course pourra réduire le temps de course.

Les positions sur la grille de départ se feront selon le classement des machines à la fin de la première partie.

Tous les pilotes présents au premier départ pourront prendre à nouveau le départ sans changement de machine, celle-ci ayant pu être réparée en fonction du temps imparti pour donner le nouveau départ.

S'il est impossible de donner un deuxième départ, le classement final sera celui de la première manche.

Lorsque la course se déroule en deux parties, le classement final sera celui à l'arrivée de la deuxième partie. Le barème des points, en conformité avec l'article 11.2, sera attribué sur le classement final.

- Lorsque plus de 75 % du temps de la course est accompli, la course sera considérée comme courue complètement. Le classement de la course est alors déterminé par les positions au passage précédent l'arrêt de course. La totalité des points sera attribuée pour le Challenge.

-0-0-0-

### **Article XI. Classement**

#### **11.1 Conditions**

Chaque manche se terminera, à l'issue du temps fixé et du nombre de tours prévus au règlement particulier de l'épreuve, lorsque le premier pilote franchira la ligne d'arrivée.

Pour être classé dans la course, tout pilote devra avoir accompli au minimum les 75% de la distance parcourue par le vainqueur.

Les classements seront établis par addition des points obtenus à chaque manche. En cas d'égalité de points, le classement de la dernière manche sera déterminant.

#### **11.2 Attribution des Points**

##### **11.2.1 Pour les épreuves à 2 manches de course**

Les points pour le Trophée seront attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

Places	Pts	Places	Pts	Places	Pts
1er	<b>25</b>	6ème	<b>10</b>	11ème	<b>5</b>
2ème	<b>20</b>	7ème	<b>9</b>	12ème	<b>4</b>
3ème	<b>16</b>	8ème	<b>8</b>	13ème	<b>3</b>
4ème	<b>13</b>	9ème	<b>7</b>	14ème	<b>2</b>
5ème	<b>11</b>	10ème	<b>6</b>	15ème	<b>1</b>

##### **11.2.2 Pour les épreuves à 3 manches de course**

Les points pour le Trophée seront attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

Places	Pts	Places	Pts	Places	Pts
1er	<b>20</b>	6ème	<b>10</b>	11ème	<b>5</b>
2ème	<b>17</b>	7ème	<b>9</b>	12ème	<b>4</b>
3ème	<b>16</b>	8ème	<b>8</b>	13ème	<b>3</b>
4ème	<b>13</b>	9ème	<b>7</b>	14ème	<b>2</b>
5ème	<b>11</b>	10ème	<b>6</b>	15ème	<b>1</b>

#### **11.3 Classement au Trophée**

Le classement du Trophée sera obtenu sur la totalité des épreuves dont les résultats auront été homologués par la Commission Technique Inter-Régionale Sportive.

Les ex-æquo seront départagés en fonction du classement de la dernière course inscrite au Trophée. En dernier ressort, le nombre de places de 1er, 2ème, 3ème, etc. sera déterminant.

-0-0-0-

### **Article XII. Récompenses**

Les 3 premiers au moins de chaque catégorie seront récompensés (coupe, médaille, trophée, fanion, lot, etc.). Le jeu doit primer sur l'enjeu.

Les organisateurs ne doivent pas engendrer de rivalité entre les sportifs par l'attribution de récompenses de trop grande valeur. Lorsqu'une compétition est dotée de récompenses, son règlement particulier doit préciser dans quelles conditions elles sont octroyées (liste - nature - attribution ...).

L'UFOLEP n'attribue pas de prix en espèces ou en nature. Si des prix sont offerts par les collectivités, sponsors ou partenaires éventuels, l'échelon régional se charge de leur répartition dans le respect de l'éthique sportive UFOLEP.

-0-0-0-

### **Article XIII. Réclamations – sanctions**

En l'absence de réclamation régulière, la Commission Technique Inter-Régionale Sportive peut se saisir directement des cas d'irrégularité qui lui sont signalés ou qu'elle relève elle-même.

#### **13.1 Comportement anti-sportif**

Tout manquement aux règlements, tout comportement antisportif (envers les concurrents, les officiels, etc.) tout accrochage volontaire ne pourra être toléré et entraînera inmanquablement une demande de sanction envers le concurrent fautif.

A la demande du club organisateur ou de la Commission Technique Inter-Régionale Sportive, les commissions disciplinaires départementales, régionales ou nationales de l'UFOLEP pourront statuer sur la sanction à prendre envers le contrevenant.

#### **13.2 Sanctions immédiates**

Au cours de la rencontre le jury peut exclure ou disqualifier un concurrent de l'épreuve pour les raisons suivantes :

- Circulation à contre sens sur le parcours, quelle qu'en soit la raison.
- Circulation sur le parcours sans l'équipement complet, (casque sur la tête et attaché, gants mis...), et ce même en cas de panne.
- Ravitaillement en dehors du parc coureurs (ou en dehors du couloir de ravitaillement s'il en existe un), ainsi que moteur non arrêté.
- Aide ou réparation en dehors du parc des coureurs
- Utilisation de raccourcis
- Circulation moteur en marche dans le parc coureurs.
- Non respect de la procédure de rentrée au parc coureurs (La rentrée au parc coureurs devra être signalée, main levée, environ 50 m avant l'entrée)
- Refus de démontage

- Infraction à la réglementation couleur plaque et numéro, numéro de course.
- Infraction aux règlements techniques lors du démontage
- Tout autre cas non mentionné sur décision du jury de la rencontre

Tout pilote ou équipe de pilotes est responsable de ses accompagnateurs, avant, pendant et après l'épreuve.

#### **13.3 Jury**

Le jury de la rencontre est composé :

- des membres de la Commission Technique présents
- du directeur de course
- d'un représentant des pilotes.
- d'un représentant du Club organisateur.

Les membres du jury, désignés le matin de l'épreuve, se réuniront pour définir les critères de contrôles techniques en fin d'épreuve. Ces personnes seront également amenées à intervenir si une sanction immédiate devait être appliquée (exclusion, déclassement, pénalité de points).

Les déclassements pour non-conformité avérée lors du contrôle technique en fin d'épreuve et les sanctions pour faute grave (agressions verbale, gestuelle ou physique) seront validés sur place par les membres du jury d'épreuve. Celui-ci ne rediscutera pas les décisions en réunion de Commission Technique Régionale Sportive, à moins qu'une réclamation ne soit déposée selon les critères définis par les articles 13.4 et 13.5.

Les mesures prises à l'encontre du contrevenant seront notifiées par courrier.

#### **13.4 Réclamation concernant le classement**

Aucune réclamation pour le classement ne sera acceptée, passé le délai de 30 minutes après l'affichage ou proclamation officielle d'un résultat ou classement quel qu'il soit (qualification, repêchage, manche de classement).

La réclamation sera présentée au jury de l'épreuve sous forme écrite accompagnée d'un chèque d'un montant de 100 €.

Si la réclamation est justifiée, le chèque sera rendu au réclamant ; dans le cas contraire, le chèque sera acquis à la Commission Technique Sportive.

#### **13.5 Réclamation technique**

La réclamation technique porte sur la conformité de la machine. La pièce mécanique ou l'élément non mécanique de la machine concernée devra être précisé dans la réclamation écrite.

La réclamation devra être accompagnée d'un chèque d'un montant de 100 € pour frais de démontage. Elle devra être déposée 30 minutes maximum après l'arrivée de la manche.

Lorsqu'il conviendra de démonter le moteur d'une machine ou toute autre pièce mise en cause, le

démontage sera effectué par le pilote ou son accompagnateur en présence du commissaire technique.

- Si la réclamation est justifiée, le chèque sera rendu au réclamant et le (les) pilote (s) de la machine non conforme sera (seront) disqualifié(s) de la course.
- En cas de contraire, le chèque sera remis au pilote ayant eu à subir le démontage.

Aucun argument de secret de réalisation ne peut prévaloir sur la demande de vérification ou démontage. En cas de doute du contrôleur, il appartient au pilote ou mécanicien de faire la preuve de la conformité.

Après chaque manche, le jury de la course pourra faire mettre les machines en parc fermé, pendant 15 mn (hormis les temps de démontage et de vérification). Après la dernière manche, les machines pourront être maintenues dans le parc fermé pendant 30 mn.

Le jury de la course (ou le commissaire technique) pourra faire démonter telle ou telle machine de son choix sans que le pilote visé puisse prétendre à une indemnité quelconque.

Le non-respect de l'une des clauses précisées ci-dessus entraînera la disqualification immédiate et sans appel du ou des pilotes pour l'épreuve considérée.

### **13.6 Suivi des dossiers de réclamation**

La Commission Technique Régionale examinera les dossiers lors de sa réunion suivante, elle pourra si le dossier le justifie convoquer les pilotes concernés et tous les témoins nécessaires à la bonne compréhension des faits présentés.

Les délibérations du jury de l'épreuve ou de la Commission Technique Sportive seront signifiées à l'intéressé par courrier mentionnant l'objet et le résultat de la décision, des copies seront transmises au :

- Délégué régional UFOLEP responsable de l'activité
- Responsable de la Commission Technique Sportive
- Président du Club du pilote concerné.

Dans le cas où la Commission Technique Sportive se déclarerait incompétente au traitement d'un dossier, elle saisirait la Commission de Discipline Régionale habilitée comme organisme de première instance conformément au Règlement Disciplinaire de l'UFOLEP.

### **13.7 Barème des sanctions**

Le jury de la rencontre ou la Commission Technique Sportive pourront prononcer des sanctions allant de l'avertissement simple, puis l'exclusion ou la disqualification totale ou partielle de l'épreuve, à quatre semaines de suspension, assorties en plus, des amendes prévues chaque saison dans les règlements, et/ou des travaux d'intérêt fédéral.

En cas de récidive au cours de la saison et dans le cas où un pilote ferait l'objet de plus d'une sanction, pour manquement au règlement sportif ou technique, la Commission Technique Régionale Sportive prononcerait alors l'exclusion du Challenge pour le reste de la saison sans restitution des droits d'engagement déjà versés.

### **13.8 Appel de la décision**

Pour appel d'une sanction disciplinaire, se référer au Règlement Disciplinaire de l'UFOLEP.

## **Article XIV. Champ d'application du présent règlement**

Ce règlement s'applique à toutes les épreuves de Vitesse organisées au sein du Trophée Grand Ouest. Par leur engagement à l'épreuve les pilotes y adhèrent ainsi qu'à tous les règlements complémentaires de l'UFOLEP.

# REGLEMENTS TECHNIQUES

## Article I. RÈGLEMENT TECHNIQUE GÉNÉRAL VITESSE 50cc-70cc-125cc

### 4temps

**Pour toutes les catégories Pocket-bike, Production, Promotion, prototypes, Side-car.**

#### *1.1 Clauses générales pour toutes les catégories*

##### **Cylindrée**

Une machine de 50 cc doit respecter le règlement technique UFOLEP de sa catégorie et sa cylindrée ne doit pas excéder 50 cc, excepté pour les catégories 125cc 4temps (boîte, scooter, side car) et Scooter 70cc.

##### **Pot d'échappement.**

Les catégories Production et Promotion (scooter et boîte) doivent être équipées d'un pot d'échappement homologué (norme T.P.S.I ou C.E) libre du commerce dont le bruit ne devra pas dépasser 92 db à 5000 trs/mn le sonomètre étant placé à 50 cm de la sortie d'échappement et n'étant pas écarté de plus de 45° de l'axe longitudinal de celle-ci.

Seules les pattes de fixations, biellette et rotule pourront subir des modifications pour l'adaptation sur le véhicule.

Le tube de fuite pourra être remplacé.

Un silencieux d'absorption est autorisé, la sortie du silencieux devra être orienté vers l'arrière et présenter un bourrelet à son extrémité.

Les bagues et rallonges démontables et droites, entre le cylindre et le pot sont autorisées. Le corps du pot d'échappement ainsi que son coude ne pourront subir aucune modification, les dispositifs visant à modifier le diagramme ou le volume du pot d'échappement sont interdits.

Les véhicules spécifiques aux compétitions 50 cc non-homologués de fabrication par les constructeurs seront exemptés de l'utilisation d'un pot d'échappement homologué (leur construction et leur pot n'étant pas soumis à homologation) toutefois ils devront respecter les normes de bruit énoncées ci-dessus (92 db à 5000 trs/mn).

Les catégories Side-car et Prototype, dont la conception est laissée libre aux utilisateurs, ne sont pas soumises à l'utilisation d'un pot d'échappement homologué, celui-ci reste donc libre de fabrication ou de disponibilité dans le commerce, toutefois ils devront respecter les normes de bruit énoncées ci-dessus (92 db à 5000 trs/mn).

##### **Silencieux d'admission obligatoire.**

- Soit une boîte à air d'un volume minimum d'un litre (fabrication artisanale autorisée)
- Soit un filtre à air du commerce (fabrication artisanale interdite) - Tulipe interdite.

Aucune prise d'admission additionnelle ne devra se trouver dans le carburateur ou en aval de celui-ci.

##### **La protection de toutes les pièces tournantes.**

La protection de toutes les pièces tournantes risquant de présenter un danger devra être assurée par des carters enveloppants ou par des arceaux tubulaires de 12 mm de diamètre minimum dépassant le gabarit du moteur et passant par l'axe de rotation du moteur (tolérance pour les machines autorisées à être équipées de carénage intégral). Protection enveloppante des variateurs en acier ou aluminium de 2 mm minimum d'épaisseur ou caoutchouc armé de 5 mm d'épaisseur minimum.

##### **Les garde-boue.**

Les garde-boue sont obligatoires (avant et arrière) sauf dans le cas d'un carénage fermé sur l'avant. Ils devront présenter toutes les conditions de sécurité. Garde-boue métalliques interdits.

##### **Coupe circuit.**

Le bracelet coupe-circuit est obligatoire. Un câble en spirale ou un fil d'une longueur de 1 m est autorisé. La fixation au poignet est obligatoire.

##### **Instrumentation.**

L'instrumentation est libre.

##### **Guidon.**

Les embouts des guidons devront être fermés de même que tout tube étant susceptible de faire office d'emporte-pièce.

##### **Repose pieds.**

Les repose-pieds devront être repliables (au minimum 45° vers l'arrière) ou réalisés dans un matériau facilement cassable (plastique).

##### **Carburant.**

L'essence utilisée devra être de type sans plomb vendue aux pompes routières (additif interdit). Le carburant pourra être fourni par l'organisateur et imposé aux pilotes.

##### **Récupérateurs de trop plein.**

Tous les reniflards (essence, eau, huile, électrolyte) devront aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs.

##### **Poids des machines.**

Le poids minimum des machines devra être de 48 kg.

##### **Sécurité.**

Toute machine équipée d'une ou plusieurs pièces dangereuses ou ne présentant pas les garanties de sécurité jugées suffisantes par les commissaires techniques entraînera la non-participation à la compétition.

Recommandations :

- protection type "dent de requin" de la chaîne et couronne
- Protection par embouts en matière type "téflon" ou plastique des axes de roues, axes d'amortisseurs ... de toutes pièces risquant d'endommager la piste en cas de chute

**Un extincteur à poudre ABC obligatoire par pilote ou groupe de pilotes dans un même stand**

#### **Pneumatiques.**

Toute utilisation de produit visant à modifier les caractéristiques techniques d'un pneumatique est formellement interdite ainsi que le re-taillage des pneumatiques.

#### **Environnement.**

L'utilisation d'un tapis d'absorption d'hydrocarbure type tapis environnemental est obligatoire.

### **1.2 Plaques et Numéros**

	PLAQUES	NUMEROS (H : 140 mm L : 25 mm)
PRODUCTION	VERTES	BLANCS
PROMOTION	ROUGES	BLANCS
PROTOTYPES 50 cc	NOIRES	BLANCS
PROTOTYPE SCOOTER 70 cc	ORANGES	NOIRS
PROTOTYPES 125 cc 4 temps	BLEUES	BLANCS
SIDE CAR 50 cc et 125 cc	BLANCHES	NOIRS
POCKET BIKE	JAUNES	NOIRS

3 plaques de course obligatoires (2 latérales et une frontale).

### **1.3 Protection des pilotes - Dispositions générales**

- Casque intégral en bon état, modulable interdit, homologué et possédant son écran obligatoire (voir document d'homologation en annexe) norme obligatoire et seulement reconnue : **ECE 2205**  
**Sur l'étiquette du casque, la norme ECE est représentée par un cercle comprenant un « E » suivi d'un chiffre correspondant au pays d'homologation.**  
**En dessous de ce cercle est inscrite une suite de chiffre qui doit obligatoirement commencer par 05.**
- Gants moto ou gants en cuir obligatoires
- Protection dorsale obligatoire
- Bottes moto ou chaussures montantes en cuir obligatoires

### Pour les catégories Pocket Bike, Production et Side car :

Vêtements renforcés par des coudières et genouillères obligatoires, combinaison de cuir vivement conseillée.

### Pour les catégories Promotion, Prototypes.

Combinaison de cuir d'une pièce obligatoire.

### **1.4 Définitions et termes spécifiques**

#### **1.4.1 Libre du commerce**

Accessoire en vente, ou ayant été vendu, dans les commerces spécialisés et faisant parti, ou ayant fait parti, d'un catalogue fabricant, constructeur ou distributeur de l'Union Européenne de l'année en cours ou des années antérieures.

#### **1.4.2 Libre, libre de fabrication**

Accessoire dont la conception et la fabrication ne sont soumis à aucune contrainte hormis les normes de sécurité.

## **NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES**

**ECE 22 - 05 "P" (EUROPE)**

The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (- vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Roumania, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for Belo Russia, E29 for Estonia, E30 (- vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Letonie, E34 for Bulgaria, E37 for Turkey, E40 for Macedonia, E43 for Japan, E44 (- vacant), E45 for Australia, E46 for Ukraine, E47 for South Africa, E48 New Zealand.



Below the letter E, the approval number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).

## **Article II. Catégories PRODUCTION**

### **2.1 Dispositions Générales Communes aux Variateurs, Scooters, Boîtes à Vitesses.**

Cette catégorie a été choisie pour permettre l'accès de tous à une compétition de petit budget.

Toutes constructions artisanales sont interdites.  
Les véhicules utilisés devront être homologués par les Services des Mines et disponibles durant l'année en cours ou les années antérieures.

Trois catégories de véhicules seront autorisées à participer au trophée, ils bénéficieront de classements séparés :

- Production Variateur
- Production Scooter
- Production Boîte à Vitesses

**Les clauses suivantes sont communes aux catégories «Production».**

Toutes modifications non mentionnées sont interdites

***Plaque verte, numéros blancs.***

#### PARTIE CYCLE:

- Pneus à usage routier libres du commerce. Pneus "slick" et à tétines interdits.
- Amortisseur de direction interdit.
- Carénage intégral autorisé.
- Pédale de lanceur autorisée.
- Emplacement du réservoir identique à l'origine.
- Plaque verte, numéros blancs.

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement homologué libre du commerce, voir règlement technique général.
- Cylindre d'origine de la même série que le cadre.

#### PREPARATION MOTEUR :

- Retrait de matière autorisé, apport interdit.
- Adjonction de pièces interdite à l'intérieur du moteur.

### **2.2 Production Variateur**

Cette catégorie est ouverte à tous les deux roues d'une cylindrée maximale de 50 cc simple variateur.  
Le mixage châssis/moteur est interdit.

**Toutes modifications non mentionnées sont interdites**

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre de type en V. Cadre de compétition interdit.
- Fixation moteur par parallélogramme interdite.
- Barre de renfort (soudée obligatoirement) entre la selle et la colonne de direction autorisée.
- Fourche libre du commerce, diamètre des tubes 32 mm maximum.

- Amortisseurs arrière libres du commerce, diamètre de la tige 16 mm maximum, points d'ancrage d'origine du cadre.
- Roues AR et AV Ø 17 pouces maximum,
- Frein AV. à disque autorisé diam. max. 220 mm.
- Frein AR à tambour.
- Selle libre, coque sabot et carénages autorisés.
- Carénage de tête de fourche autorisé.
- Plaque verte, numéros blancs.

#### MOTEUR:

- Echappement homologué libre du commerce, voir règlement général.
- Refroidissement par air uniquement.
- Cylindre à trois transferts d'admission maximum de fabrication. Une seule lumière d'échappement. Piston à deux gorges muni de ses deux segments.
- Cale sous cylindre de forme plane des deux côtés autorisée.
- Vilebrequin libre du commerce, dimensions de bielle et course identiques au vilebrequin correspondant du montage constructeur.
- Carters moteurs issus de fonderie, identique à l'origine.
- Carburateur diamètre 15 mm maximum à l'entrée et à la sortie. Venturi ou équivalent interdit.
- Pipe d'admission libre du commerce de diamètre 19 mm maximum.
- Clapet et lamelle(s) libres du commerce.
- Boîte à clapets interdite.
- Allumage à rotor externe, Boîtier électronique de même origine que l'allumage (si existant). Autres boîtiers interdits.
- Embrayage et variateur de la même production que le moteur. Embrayage et variateur devront conserver tous les éléments d'origine (sauf réglage soit : contrepoids, billes, rouleaux, ressorts, basculeurs) sans retrait ni apport de matière. Toute fabrication artisanale interdite.
- Modifications des pentes du variateur autorisées
- Tout système lanceur autorisé.
- Ressort de poussée d'origine du cadre.
- Le départ se fera moteur en marche.

### **2.3 Production Scooter**

Cette catégorie est ouverte à tous deux roues d'une cylindrée maximum de 50 cc à double variateur. Les machines du type DNA, Street Magic sont autorisées.

Ils devront respecter les trois caractéristiques suivantes :

- carter moteur faisant office de bras oscillant unique
- diamètre des jantes des roues 14 pouces maximum.
- le mixage châssis/moteur est interdit.

**Toutes modifications non mentionnées sont interdites.**

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre du commerce renforts autorisés.
- Fourche, roues et freins de la même production que le cadre.
- Carrosserie et carters de la même production que le cadre.
- Plaque verte, numéros blancs.

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement homologué libre du commerce, voir règlement général.
- Refroidissement libre
- Ensemble cylindre piston adaptable autorisé identique à la fabrication du constructeur du scooter considéré (même matière et nombre de lumières et de transferts).
- Cale sous cylindre de forme plane des deux côtés autorisée.
- Vilebrequin libre du commerce, dimensions de bielle et course identiques au vilebrequin correspondant du montage constructeur.
- Carters moteur de la même production que le cadre.
- Carburateur diamètre 17,5 mm maximum, à l'entrée et à la sortie.
- Pipe d'admission, support et lamelles de clapets de formes et dimensions d'origine du cylindre ou du carter.
- Boîte à clapets interdite.
- Allumage à rotor externe de la même production que le moteur. Boitiers électroniques d'origine.
- Embrayage de la même production que les carters moteur, éléments de réglage libres (ressorts).
- Variateur de la même production que les carters moteur.
- Correcteur de couple de la même production que les carters moteur.
- Démultiplication par engrenages libre.
- Le départ se fera moteur en marche.

#### **2.4 Production Boîtes de Vitesses**

Cette catégorie est ouverte à tous les deux roues d'une cylindrée maximale de 50cc à boîte de vitesses à commande pédestre.

Le mixage châssis/moteur est interdit.

**Toutes modifications non mentionnées sont interdites**

#### PARTIE CYCLE:

- Partie cycle strictement d'origine.
- Fourche, roues, amortisseurs et freins de la même production que le cadre.
- Carrosserie de la même production que le cadre.
- Plaque verte, numéros blancs.

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement homologué libre du commerce, voir règlement général.

- Système de refroidissement libre.
- Ensemble cylindre piston adaptable autorisé identique à la fabrication du constructeur considéré (même nombre de lumières et de transferts).
- Cale sous cylindre de forme plane des deux côtés autorisée.
- Vilebrequin libre du commerce, dimensions de bielle et course identiques au vilebrequin correspondant du montage constructeur.
- Carters moteurs de la même construction que le cadre.
- Carburateur diamètre 17,5 mm maximum, à l'entrée et à la sortie.
- Pipe d'admission libre du commerce.
- Clapet et lamelle libres du commerce.
- Boîte à clapet interdite.
- Allumage à rotor externe de la même production que le moteur.
- Embrayage d'origine, changement des ressorts et disques autorisé.
- Boîte de vitesses libre.
- Transmission secondaire libre du commerce.
- Démultiplication finale par chaîne, libre du commerce.
- Le départ se fera moteur en marche

### **Article III. Catégories PROMOTION**

#### **3.1 Dispositions Générales Communes aux Variateurs, Scooters, Boîtes à Vitesses.**

Cette catégorie a été choisie pour permettre l'évolution d'une machine au niveau supérieur dans un budget abordable, elle doit laisser place à l'imagination pour sa préparation.

Toutes constructions artisanales sont interdites.

Les véhicules utilisés devront être homologués par les Services des Mines et disponibles durant l'année en cours ou les années antérieures.

Trois catégories de véhicules seront autorisés à participer au championnat, ils bénéficieront de classements séparés :

- Promotion Variateur
- Promotion Scooter
- Promotion Boîte à Vitesses

**Les clauses suivantes sont communes aux catégories «Promotion».**

Toutes modifications non mentionnées sont interdites

**Plaques rouges et numéros blancs.**

#### PARTIE CYCLE:

- Les modifications d'angle de chasse, fixations moteur, fixations d'amortisseurs et modifications autres que le renforcement du cadre au titre de la sécurité sont interdites.

- Pneus à usages routiers libres du commerce. Pneus "slick" et "à tétines" interdits.
- Amortisseur de direction autorisé.
- Emplacement du réservoir identique à l'origine.
- Frein AV libre du commerce.
- Plaques rouges et numéros blancs.

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (92 db à 5000 trs/mn voir règlement technique général).

#### PREPARATION MOTEUR :

- Retrait de matière autorisé, apport de matière interdit.
- Adjonction de pièces interdite à l'intérieur du moteur.

### **3.2 Promotion Variateur**

Cette catégorie est ouverte à tous les deux roues d'une cylindrée maximale de 50 cc à embrayage simple variateur.

Le mixage châssis/moteur est interdit.

**Toutes modifications non mentionnées sont interdites**

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre de type en V, renforts autorisés. Cadre de compétition interdit
- Pose de Silentbloks moteur autorisée.
- Barre de renfort (soudée obligatoirement) entre la selle et la colonne de direction autorisée.
- Fourche libre du commerce Ø 32 mm maximum.
- Roues AV et AR 17pouces maxi.
- Amortisseurs libres du commerce à ressorts apparents, points d'ancrage d'origine du cadre.
- Frein AV à disque diam 220mm maxi.
- Frein AR à tambour.
- Selle, sabot moteur et tête de fourche libres, coque et carénage autorisés
- Plaques rouges et numéros blancs.

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (92 db à 5000 trs/mn voir règlement technique général).
- Refroidissement par air uniquement.
- Cale sous cylindre de forme plane des deux côtés autorisée.
- Vilebrequin libre du commerce, dimensions de bielle et course identiques au vilebrequin correspondant du montage constructeur.
- Carters moteurs issus de fonderie identiques à l'origine.
- Carburateur de diamètre 19 mm maximum à l'entrée. Venturi INTERDIT.
- Pipe d'admission libre du commerce ou de fabrication artisanale de diamètre 19 mm maximum.

- Clapet et lamelle(s) libres du commerce.
- Boîte à clapets interdite.
- Allumage à rotor externe. Boîtier électronique de même origine que l'allumage (si existant). Autres boîtiers interdits.
- Variateur libre du commerce diam 106mm maxi, embrayage interdit.
- Modifications des pentes du variateur autorisées.
- Ressort de poussée moteur libre.
- Système lanceur autorisé.
- Le départ se fera moteur arrêté en poussant le véhicule.

### **3.3 Promotion Scooter**

Cette catégorie est ouverte à tous deux roues d'une cylindrée maximum de 50 cc à double variateur. Les machines du type DNA, Street Magic sont autorisées.

Ils devront respecter les trois caractéristiques suivantes :

- carter moteur faisant office de bras oscillant unique.
- diamètre des jantes des roues 14 pouces maximum.
- le mixage châssis/moteur est interdit.

**Toutes modifications non mentionnées sont interdites.**

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre du commerce renforts autorisés.
- Habillage libre de fabrication mais conservant l'aspect du scooter utilisé.
- Fourche libre du commerce.
- Amortisseur libre du commerce.
- Plaques rouges et numéros blancs.

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement homologué libre du commerce, voir règlement général.
- Refroidissement libre
- Haut moteur libre du commerce.
- Cale sous cylindre de forme plane des deux côtés autorisée.
- Vilebrequin libre du commerce, dimensions de la bielle et course identiques au vilebrequin correspondant du montage constructeur.
- Carters moteur de la même production que le cadre.
- Carburateur de diamètre 19 mm maximum à l'entrée, venturi interdit.
- Pipe d'admission libre du commerce.
- Clapets libres du commerce.
- Boîte à clapets interdite.
- Allumage libre du commerce à rotor externe.
- Boîtier électronique libres.
- Embrayage libre du commerce.
- Variateur à galets libres du commerce. (Overange interdit)
- Correcteur de couple libre du commerce. (Overange interdit)
- Démultiplication par engrenages libre.
- Le départ se fera moteur en marche.

### 3.4 Promotion Boîte à Vitesses

Cette catégorie est ouverte à tous les deux roues d'une cylindrée maximale de 50 cc à boîte de vitesses à commande pédestre.

Le mixage châssis/moteur est interdit.

**Toutes modifications non mentionnées sont interdites**

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre du commerce, renforts autorisés.
- Fourche libre du commerce.
- Amortisseurs libres du commerce.
- Habillage libre de fabrication mais conservant l'aspect du véhicule considéré
- Plaques rouges et numéros blancs.

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement homologué libre du commerce, voir règlement général.
- Système de refroidissement libre.
- Haut-moteur libre du commerce.
- Cale sous cylindre de forme plane des deux côtés autorisée.
- Vilebrequin libre du commerce, dimensions de la bielle et course identiques au vilebrequin correspondant du montage constructeur.
- Carters moteurs de la même construction que le cadre.
- Carburateur diamètre 19 maximum, venturi interdit.
- Pipe d'admission libre du commerce de diamètre 19 mm maximum.
- Clapet et lamelle libres du commerce.
- Allumage libre du commerce à rotor externe.
- Boîtier électronique libres.
- Embrayage d'origine, changement des ressorts et disques autorisé.
- Boîte de vitesses libre.
- Démultiplication finale par chaîne, libre du commerce.
- Le départ se fera moteur en marche.

## Article IV. Catégories PROTOTYPE

### **4.1 Dispositions Générales Communes aux Variateurs, Scooters, Boîtes à Vitesses.**

Cette catégorie a été choisie pour laisser libre choix pour la conception des véhicules. Les constructions artisanales sont autorisées.

Cinq catégories de véhicules seront autorisées à participer au trophée, ils bénéficieront de classements séparés:

- Prototype Variateur
- Prototype Scooter 50
- Prototype Scooter 70
- Prototype Boîte à Vitesses
- Prototype 125cc 4temps (Scooter et Boite)

**Les clauses suivantes sont communes aux catégories «Prototype».**

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre et éléments de châssis libres.
- Roues, pneus, fourche, amortisseurs AR, freins AV et AR libres.
- Amortisseur de direction autorisé.

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (92 db à 5000 trs/mn voir règlement technique général).
- Refroidissement libre.
- Toutes pièces du moteur dans son ensemble sont libres.
- Moteurs 2 Temps et 4 Temps autorisés.
- Le départ se fera moteur en marche.

#### PREPARATION MOTEUR :

- Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé.
- Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur.

### **4.2 Prototype Variateur**

Cette catégorie est ouverte à tous les deux roues d'une cylindrée maximale de 50 cc à embrayage simple variateur.

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre et éléments de châssis libres.
- Roues, pneus, fourche, amortisseurs AR, freins AV et AR libres.
- Amortisseur de direction autorisé.
- Plaques noires, numéros blancs

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (92 db à 5000 trs/mn voir règlement technique général).
- Refroidissement libre.
- Toutes pièces du moteur dans son ensemble sont libres.
- Carburateur libre.
- Moteurs 2 Temps et 4 Temps autorisés.
- Le départ se fera moteur en marche.

### **4.3 Prototype Scooter 50cc**

Cette catégorie est ouverte à tous deux roues d'une cylindrée maximum de 50 cc à double variateur. Les machines du type DNA, Street Magic sont autorisées.

Ils devront respecter les trois caractéristiques suivantes :

- carter moteur faisant office de bras oscillant unique.
- diamètre des jantes des roues 14 pouces maximum.
- le mixage châssis/moteur est autorisé.

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre et éléments de châssis libres.
- Roues, pneus, fourche, amortisseurs AR, freins AV et AR libres.
- Amortisseur de direction autorisé.
- Plaques noires, numéros blancs

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (92 db à 5000 trs/mn voir règlement technique général).
- Refroidissement libre.
- Toutes pièces du moteur dans son ensemble sont libres.
- Carburateur libre.
- Moteurs 2 Temps et 4 Temps autorisés.
- Le départ se fera moteur en marche.

#### **4.4 Prototype Scooter 70cc.**

Cette catégorie est ouverte à tous deux roues d'une cylindrée maximum de 70 cc à double variateur. Les machines du type DNA, Street Magic sont autorisées.

Ils devront respecter les quatre caractéristiques suivantes :

- carter moteur faisant office de bras oscillant unique.
- diamètre des jantes des roues 14 pouces maximum.
- le mixage châssis/moteur est autorisé.
- les barres de renfort centrales sont autorisées.

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre et éléments de châssis libres.
- Roues, pneus, fourche, amortisseurs AR, freins AV et AR libres.
- Amortisseur de direction autorisé.
- Plaques oranges, numéros noirs.

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (92 db à 5000 trs/mn voir règlement technique général).
- Refroidissement libre.
- Toutes pièces du moteur dans son ensemble sont libres.
- Carburateur diamètre 28mm maximum. Venturi interdit
- Moteurs 2 Temps et 4 Temps autorisés.
- Le départ se fera moteur en marche.

#### **4.5 Prototype Boîte à Vitesses**

Cette catégorie est ouverte à tous les deux roues d'une cylindrée maximale de 50 cc à boîte de vitesses à commande pédestre.

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre et éléments de châssis libres.
- Roues, pneus, fourche, amortisseurs AR, freins AV et AR libres.
- Amortisseur de direction autorisé.
- Plaques noires, numéros blancs

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (92 db à 5000 trs/mn voir règlement technique général).
- Refroidissement libre.
- Toutes pièces du moteur dans son ensemble sont libres.
- Carburateur libre.
- Moteurs 2 Temps et 4 Temps autorisés.
- Le départ se fera moteur en marche.

#### **4.4 Prototype 125cc 4temps Scooter et 125 4temps Boîte de vitesse.**

Cette catégorie est ouverte à tous deux roues d'une cylindrée maximum de 125 cc 4temps à double variateur et à boîte de vitesse.

Certains clubs ont choisi de faire rouler cette catégorie en démonstration tandis que d'autres clubs feront rouler cette catégorie à titre officiel. (Voir précision sur calendrier de course)

#### PARTIE CYCLE:

- Cadre et éléments de châssis libres.
- Roues, pneus, fourche, amortisseurs AR, freins AV et AR libres.
- Amortisseur de direction autorisé.
- Plaques Bleues, numéros blancs

#### MOTEUR:

- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (92 db à 5000 trs/mn voir règlement technique général).
- Refroidissement libre.
- Toutes pièces du moteur dans son ensemble sont libres.
- Carburateur libre.
- Moteurs 4 Temps uniquement.
- Le départ se fera moteur en marche.

## Article V. Catégorie Side-Car

Les side-cars étant tous de fabrication artisanale, nous insistons sur la qualité du choix des matériaux, de la réalisation des soudures et de l'étude de l'ensemble de la machine.

Toute réalisation jugée dangereuse sera refusée.  
Toutes modifications non mentionnées sont interdites.  
Les side-cars à variateur(s) et boîte représentent une seule catégorie.

### PARTIE CYCLE :

- Dimensions : longueur maximum 200 cm. largeur maximum 120 cm.
- L'alignement de la roue avant et arrière devra être respecté avec tolérance de 2 cm
- Seule la roue avant sera directrice
- Seule une roue arrière sera motrice
- Le pilote devra avoir une position conforme à la conduite d'une moto, c'est à dire chevauchant sa machine. Position de conduite automobile ou kart STRICTEMENT INTERDITE.
- Toute partie saillante, coupante, pointue devra être protégée d'une façon efficace
- Les roues devront être carrossées afin d'éviter le happement des membres et des vêtements
- Deux freins à commandes indépendantes dont un obligatoirement sur la roue arrière (tambours ou disques)
- Amortisseurs de direction autorisés
- Dimensions des roues : 13 pouces maximum
- Pneus slicks autorisés
- Plaques noires, numéros blancs

### MOTEUR :

- 50cc 2 temps ou 125cc 4temps provenant d'un deux roues.
- Refroidissement libre
- Toutes les pièces constituant le moteur sont libres
- Carburateur diamètre libre
- Pot d'échappement libre respectant les règles de bruit (92 db à 5000 trs/mn voir règlement technique général).
- Toutes les pièces tournantes (variateur, allumage, transmission, système de réduction) devront posséder un carter efficace sauf si un carénage assure la même protection (éclatement et échappement)
- Plateau d'embrayage autorisé.

### PILOTE ET PASSAGER :

- Dispositions communes au Règlement Technique Général
- Le départ se fera moteur en marche.

## Article VI. Catégorie Pocket-Bike

### **6.1 Spécifications**

Les pocket bikes sont des machines de courses équipées de moteur à combustion.

Tout véhicule jugé d'un niveau de fabrication et/ou sécurité insuffisant sera interdit de participer et ce, sans appel.

### **6.2 Partie cycle**

#### 6.2.1 Catégorie Mini-Moto

La hauteur de selle ne devra pas dépasser 650 mm

#### 6.2.2 catégorie Pocket-Bike

Empattement 675 mm Max.

Longueur 1060 mm Max.

Hauteur de selle 460 mm Max.

Hauteur max 620 mm Max.

Tolérance de +/- 5 mm

- Pneus libre
- Les leviers de frein d'une longueur de 120 mm Max. Chaque leviers doit avoir une extrémité arrondie d'un diamètre de 14 mm minimum. L'extrémité doit être partie intégrante du levier. Chaque levier doit être monté sur une poignée séparée.
- Système de freinage libre.
- Repose pied d'une largeur minimum de 45 mm. De type "TIP-UP" retour obligatoire automatique en position normale, terminé par une extrémité de diamètre 18 mm, recouvert de plastique souple (type Téflon ou autre).
- La transmission doit être sécurisée par un par-chaîne efficace. Un tendeur de chaîne doit être installé à la hauteur de la roue arrière et prévenir des mouvements d'oscillation.
- Plaques jaunes, numéros noirs (conforme aux dispositions générales)
- Le départ se fera moteur en marche.
- Un coupe contact à arrachement est obligatoire.

### **6.3 Moteur**

Particularités nécessaires à toutes les catégories :

- Embrayage centrifuge (sans vitesse)
- Allumage strictement d'origine de type C.D.I.
- Pas d'amortisseur avant ou arrière
- Moteur 2 T ou 4 T monocylindre 50 cm<sup>3</sup>
- Carburateur Libre du commerce
- Echappement libre de construction avec silencieux homologué, respectant les normes de bruits de 92 db à 5000 trs/min.
- Les jantes doivent être de production de série proposée par les constructeurs. Le diamètre des roues, avec pneus, doit être compris entre 240 mm et 280 mm, d'une largeur maximale de 110 mm.