

RÈGLEMENT SPORTIF « VITESSE »

ARTICLE 1 – DEFINITION

Les catégories vitesse retenues sont :

- Le Championnat de Ligue :
 - o **600 cc** (max. 600cc 4cylindres 4T, 675cc 3 cylindres 4T, 750cc Bicylindres 4T)
 - o **1000 cc** (de 601cc à 1000cc 3 et 4 cylindres, Jusqu'à 1300cc Bicylindres) à partir de l'année 2000.
 - o **Moto 5** : 250cc – Puissance maximale à la roue arrière de 20cv
 - o **Rookie Challenge** : machines de 590cc jusqu'à 1100cc 3 et 4 cylindres et de 1000cc à 1300cc bi cylindre, produites à partir de l'année 2000.

Les autres catégories ont leur propre réglementation :

- 500CUP
- WBB RACING TEAM

ARTICLE 2 – EPREUVE

Le Trophée Moto des Hauts de France se déroule les 18 et 19 Juillet 2026 sur le Circuit de Croix en Ternois.

ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Peuvent disputer l'épreuve, les coureurs de toute nationalité, détenteurs d'une licence NCO, ou NJC délivrée par la F.F.M. et valable pour l'année en cours.

La participation à cette catégorie peut également se faire ponctuellement avec une licence une manifestation.

Rookie Challenge :

Le **Rookie Challenge** est ouvert aux pilotes souhaitant accéder à la compétition vitesse et disposant d'une expérience limitée en compétition officielle.

Peuvent participer les pilotes répondant aux critères suivants :

1 – Licences et expérience

Sont admis :

Les pilotes ayant participé à des journées de roulage, épreuves promotionnelles ou compétitions régionales et ayant effectué moins de deux compétitions en 2025.

Les pilotes ayant possédé une licence compétition par le passé, sous réserve de ne pas répondre aux critères d'exclusion ci-dessous.

2 – Critères d'exclusion :

Ne peuvent participer :

Les pilotes ayant marqué des points dans un championnat national organisé sous l'égide du Championnat National Vitesse.

Les pilotes ayant participé à une saison complète dans un championnat national vitesse élite ou assimilé.

Les pilotes reconnus pour leur niveau sportif incompatible avec l'esprit d'accession de la formule.

3 – Principe d'ouverture :

La catégorie Rookie Challenge vise à favoriser l'accès à la compétition et l'apprentissage de la course moto.
À ce titre :

La participation à des championnats régionaux, coupes promotionnelles, endurance amateur ou compétitions dans d'autres disciplines moto ne constitue pas un motif d'exclusion.

Les pilotes ayant une expérience ancienne ou occasionnelle en compétition peuvent être admis.

4 – Pouvoir d'appréciation de l'organisateur :

L'organisateur se réserve le droit :

D'étudier le palmarès et l'historique sportif de chaque pilote.

De refuser toute inscription ne correspondant pas à l'esprit de la catégorie.

De reclasser un pilote dans une autre catégorie si son niveau sportif le justifie.

5 – Perte du statut

Un pilote peut être retiré du classement Rookie :

Après 2 podiums dans la catégorie

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

Chaque demande doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2026 comprenant 10€ de droit de transpondeur : **280 €/ pilote en vitesse.**

Tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de pouvoir participer à 1 séance libre, une séance qualificative et à deux courses (sauf cas d'annulation d'une monte pour une raison extérieure à la volonté de l'organisateur).

Les priorités sont déterminées par la date de réception des demandes d'engagements valides. Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets, les engagements qui continuent à arriver sont mis en liste d'attente.

En cas de désistement, les places devenues disponibles sont proposées aux pilotes figurant sur cette liste dans l'ordre de réception de leur demande d'engagement.

Les engagements sont clos, sauf dérogation le 5 jours avant les premiers essais officiels.

Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements peuvent être effectués, majorés d'un droit supplémentaire de 50€.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site Internet) ou espèces, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé. En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à l'Association Sportive Motocycliste de Croix du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de la totalité de ses frais d'engagement.

Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

Pour un pilote souhaitant déclarer forfait :

Pour tout forfait à plus d'un mois avant l'épreuve, un droit administratif de 50€ est retenu. Moins d'un mois avant l'épreuve, le droit administratif est de 100€ et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit obligatoirement être faite par écrit,

courriel ou courrier. Pour tout forfait à moins de 8 jours de l'épreuve la totalité de l'engagement est retenue. En cas de force majeure, l'organisateur se réserve le droit d'étudier la demande, toutefois le justificatif doit impérativement lui parvenir avant le début des vérifications administratives de l'épreuve. Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont ni remboursés, ni reportés.

ARTICLE 5 - DEROULEMENT DES EPREUVES

5.1 – Vérifications

Les opérations de contrôle administratif et technique ont lieu le vendredi 17 Juillet 2026 de 14h à 18h. Le samedi, les vérifications reprennent à 07h30 jusqu'à 08h30.

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa **licence en cours de validité** et sa **confirmation d'engagement** au moins une heure avant le début de la séance d'essais libres du samedi matin de sa catégorie. Tout pilote qui se présente hors délai peut se voir refuser l'accès à l'épreuve.

Le contrôle technique est obligatoire à partir des essais libres officiels du samedi matin. Les pilotes doivent être présents en pré-grille, au moins 20 minutes avant l'heure théorique du départ de leur série, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs.

Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles, toute tentative de s'y soustraire est sanctionnée par le jury de l'épreuve. Au cas où ceux-ci ne sont pas respectés, le pilote concerné ne peut prendre la piste qu'après s'être remis en conformité. Aucune réclamation n'est admise à ce sujet. Avant chaque départ, le passage par la pré-grille est obligatoire sous peine de déclassement de la séance des essais chronométrés ou des courses. Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) est présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte, il n'est pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

5.2 – Qualifications

Des essais chronométrés d'une durée de 20 minutes déterminent la place sur la grille de départ des courses. Dans le cas où la séance d'essais qualificatifs est annulée, les positions sur la grille de départ sont déterminées sur décision du jury de l'épreuve par les meilleurs temps enregistrés par les pilotes lors de la séance d'essais libres du samedi. Pour les catégories comportant deux séries, le nombre de qualifiés est déterminé en fonction de la capacité de la piste en course.

La mise en place du transpondeur est obligatoire pour la séance d'essais libres du samedi.

Le changement de machine est interdit. Le changement de roue est interdit, sauf accord d'un commissaire technique qui doit en avertir le directeur de course ou pour une course déclarée wet.

Une sanction peut être appliquée à l'issue de chaque session à tout pilote dont la machine a dépassé les normes sonométriques mentionnées à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

5.2.1 - Pilotes qualifiés

La participation à la séance d'essais chronométrés est obligatoire pour prendre le départ des courses sur la grille. Le jury de l'épreuve peut, avec l'accord du directeur de course, assouplir l'application de cette règle. Dans ces conditions, les pilotes repêchés partent depuis la voie des stands.

Il n'est pas appliqué de temps limite de qualification.

Si un pilote a fait l'objet d'une chute, son équipement et sa moto doivent être représentés au contrôle technique avant tout nouveau départ.

5.3 - Courses

Les courses finales se disputent sur une course de 20 tours. La séance qualificative N°1 définit la grille de départ de la course 1. La séance qualificative N°2 définit la grille de départ de la course 2

Procédure WET : 2 tours de chauffe et course réduite de 3 tours.

Pour être classé, un coureur doit avoir effectué 75 % de la distance effectuée par le vainqueur de la course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage de celui-ci dans un délai défini par le règlement particulier de l'épreuve.

« Pluie sur la grille » : en cas de pluie importante au moment du tour de chauffe ou de la course alors que la piste a été déclarée DRY, le directeur de course peut interrompre la procédure en présentant un départ retardé. Les pilotes peuvent changer de pneumatiques. Le directeur de course donne l'heure d'ouverture de la voie des stands, qui sera au moins 10 minutes après la présentation des panneaux « départ retardé » et « box ». Les pilotes s'élancent pour un départ « procédure rapide ».

La procédure de départ pour toutes les courses et en cas d'arrêt de course est la procédure simplifiée telle que définie par l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Sauf dans le cas où les 2/3 de la course sont effectués, un nouveau départ est donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclare les conditions de piste dry ou wet.

La nouvelle procédure de départ est : ouverture de la voie des stands pendant 60 secondes puis la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse. La grille de départ est celle du classement de la première partie.

ARTICLE 6 - ARRET DE COURSE/NOUVEAU DEPART

Tels que définis à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse. Les machines peuvent être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il n'est pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se met à pleuvoir lors d'une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle n'est pas systématiquement arrêtée.

Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit l'être, quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ n'est redonné. Si 50 % au minimum et moins des 2/3 de la distance de la course sur le tour où est effectué le classement a été couvert, la moitié des points est attribuée.

ARTICLE 7 - DEPART ANTICIPE

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

ARTICLE 8 - ECHELLE DES SANCTIONS

Les sanctions suivantes peuvent être appliquées en cas de non-observation de la réglementation fédérale et notamment de la réglementation technique, par le jury ou les instances disciplinaires fédérales :

- avertissement,
- pénalité de temps et de points,
- déclassement de l'épreuve.

ARTICLE 10 – POINTS

Les points comptant pour l'établissement du classement du Championnat de Ligue sont attribués pour chaque course de la façon suivante, dans chaque classe :

1er25 pts	6ème10 pts	11ème05 pts
2ème20 pts	7ème09 pts	12ème04 pts
3ème16 pts	8ème08 pts	13ème03 pts
4ème13 pts	9ème07 pts	14ème02 pts
5ème11 pts	10ème06 pts	15ème 01 pts

Un point est ajouté pour la pole position lors des essais chronométrés ainsi qu'un point pour le meilleur temps en course (pour les 2 courses).

ARTICLE 9 – PODIUMS

A l'issue de chaque finale, une coupe est remise aux 3 premiers du classement scratch.

ARTICLE 10 - VERIFICATIONS TECHNIQUES - PARC FERME – DEMONTAGE

11.1 - Vérifications techniques

Un pilote présentant une machine au contrôle technique doit veiller à ce qu'elle soit en conformité avec le règlement technique et en particulier son article 1 sinon il ne peut concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement. Une seule machine par pilote peut être présentée aux contrôles techniques pour chaque catégorie.

Les vérifications préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine avec les règles techniques reste sous la responsabilité du pilote.

Il est remis à chaque pilote lors de sa première participation, un passeport technique. Sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.

Lors du contrôle les machines doivent être en tous points conformes au règlement sans exception.

En cas de non-conformité à l'arrivée de la deuxième course le pilote sera sanctionné pour les deux courses.

11.2 - Parc fermé

La procédure est telle que définie à l'article 13.1 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Après chaque séance d'essais chronométrés, de courses qualificatives et de finales ou Consolantes, les pilotes peuvent être amenés à présenter leur moto au parc fermé pour d'éventuels contrôles.

A l'issue des finales, les 5 premiers au minimum sont mis en parc fermé et peuvent être soumis à vérifications.

Le Directeur de Course peut, par ailleurs, faire mettre en parc fermé et faire vérifier toute machine, quel que soit son classement.

Tout pilote qui, terminant dans les 5 premiers de la finale, n'a pas mis sa machine en parc fermé immédiatement après son franchissement de la ligne d'arrivée, se verra déclassé de l'épreuve considérée et pourra faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage qui pourra décider une sanction supplémentaire.

11.3 - Démontage

Conformément à l'article 13.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les pièces reconnues non conformes peuvent être marquées par les Commissaires Techniques. Tout pilote, ayant refusé le démontage se verra déclassé de l'épreuve. Tout pilote dont la machine se révélant en infraction avec le règlement technique se verra sanctionnée pour la course de référence. Il pourra également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

ARTICLE 12 - APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas non prévus au présent Règlement sont tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses Annexes.

ARTICLE 13 – TRANSPONDEURS

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeur.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se voient remettre un transpondeur qu'ils doivent restituer à l'issue de la manifestation. Une caution de 300 € ttc est demandée.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours ou à l'adresse du responsable du chronométrage. En cas de non-restitution, 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 doit être placé à l'avant de la moto sur la fourche.

ARTICLE 14 – 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 pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 15 - LAISSEZ-PASSER

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux. Toute fraude entraîne la confiscation immédiate et définitive des laissez-passer incriminés, sans préjuger des sanctions disciplinaires encourues par le pilote à qui ils ont été délivrés.

ARTICLE 16 - CIRCULATION DANS LE Paddock CONCURRENTS

Afin d'assurer la sécurité de tous, l'utilisation de deux roues motorisés (scooter, mini moto, etc.) est formellement interdite dans l'enceinte du circuit à l'exception des véhicules techniques qui doivent être identifiés et porter le N° et la catégorie de la machine à laquelle ils sont affectés. Le déplacement de ces véhicules, des machines de course et des voitures doit se faire à l'allure du piéton au pas.

Le paddock n'est pas une aire de jeux, l'utilisation par des enfants de trottinettes, vélos, mini motos, etc. est strictement interdit.

Tout contrevenant est passible d'une sanction prononcée par le Jury de l'épreuve pouvant aller jusqu'à l'exclusion du pilote (ou de l'équipe). Il est rappelé que le pilote est responsable de ses accompagnateurs.

ARTICLE 17 – BRIEFING

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes est organisé par un Directeur de Course. Toute absence à celui-ci sera sanctionnée d'une amende de 75 €.

RÉGLEMENT TECHNIQUE

EQUIPEMENTS :

RAPPEL : les airbags et protection pectorales sont obligatoires

ARTICLE 1 - DEFINITION

La moto doit être fabriquée en série, faire l'objet d'une construction suivie et être vendue dans le commerce.

Elle doit avoir obtenu l'agrément du Service des Mines dans sa configuration d'origine.

Les machines doivent être accompagnées de la carte grise, de la feuille des mines ou du certificat de conformité U.E. Les immatriculations WW sont admises à condition que l'on soit en mesure de présenter la feuille des mines correspondant à la machine.

Les véhicules faisant l'objet d'une procédure RSV pourront participer à l'épreuve.

Pour autant que son propriétaire fournisse une facture émanant d'un professionnel de la moto certifiant que la machine ne présente pas de danger.

Les pilotes roulant sur des machines faisant l'objet d'un prêt importateur ou concessionnaire devront être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permettra l'identification de la machine, y figureront en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.

Les motocycles de la catégorie Moto 5 doivent être équipés d'un moteur ZongShen CPS 250. Aucune modification n'est autorisée. Démultiplication libre.

L'empattement est compris entre 1230mm et 1270mm

Le bras oscillant et le basculeur doivent être identiques à l'origine.

La hauteur de la selle ne doit pas dépasser 780mm

Lors des contrôles techniques, les châssis sont identifiés.

ARTICLE 2 - CARACTERISTIQUES GENERALES

Les cotes moteurs (alésage et course) figurant sur la notice descriptive ne pourront être modifiées.

Les machines doivent être d'un aspect général correct (propreté, carrosserie, etc.). Toutes les marques d'approbation des épreuves précédentes doivent être retirées.

Le générateur devra assurer la charge de la batterie.

Le contrôle s'effectuera en mesurant la tension aux bornes de la batterie, dans l'état de passage de la ligne d'arrivée, sans démontage hormis ceux nécessaires pour accéder à celle-ci et sans changement de pièces. La tension sera mesurée moteur à l'arrêt, puis moteur en marche. Elle devra présenter une élévation d'au moins un volt par rapport à celle mesurée moteur à l'arrêt. Le débit de l'alternateur pourra être contrôlé et devra correspondre aux prescriptions du constructeur. La batterie doit conserver les dimensions d'origine, elle doit être en bon état et fournir la tension prévue par le constructeur à tout moment de la manifestation.

Le système de démarrage devra être en état de fonctionnement. Ces éléments pourront être contrôlés à tout moment. Le phare dans son ensemble devra être retiré.

Les reniflards (réservoirs d'essence, d'eau, d'huile ainsi que le carter moteur) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement. Les machines équipées d'un système de recyclage automatique conserveront ce dispositif d'origine. Tous les bouchons de remplissage, de vidange ou de niveau, trappes de vidange, filtres à huile extérieurs (de type automobile) et niveaux d'huile, ainsi que les vis de raccord des circuits de lubrification devront être obligatoirement arrêtés par un fil métallique de sécurité **les goupilles sont interdites.**

Les machines devront être présentées aux vérifications techniques avec la partie inférieure du carénage déposée.

Les étriers de freins avant auront leurs vis de fixation freinées par un fil métallique de sécurité goupilles interdites.

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

L'installation sur la moto d'un coupe-circuit interrompant le circuit primaire d'allumage et coupant le moteur lorsque le pilote quitte sa machine (notamment en cas de chute) est recommandée. Ce système peut être commandé soit par un cordon relié au pilote ou par un système sans fil.

2.1. - Pneumatiques

La marque de pneumatique est libre, Les pneus pluie sont autorisés.

Les couvertures chauffantes branchées à un groupe électrogène de 2000 watts maximum, à l'exception de tout autre dispositif générateur d'énergie sont autorisées en pré-grille.

2.2. - Système d'échappement / niveau sonore

Les systèmes d'échappements et silencieux peuvent être changés ou modifiés.

ARTICLE 3 - MARQUAGE

Toute partie ou pièce des machines utilisées pourra subir un ou plusieurs marquages d'identification par les Commissaires Techniques.

ARTICLE 4 - EQUIPEMENT A RETIRER

Devront être retirés obligatoirement : les béquilles, les clignotants, le(s) rétroviseur(s), les repose-pieds passagers, la plaque minéralogique, le phare, le feu de route arrière.

ARTICLE 5 - TABLEAU DES MODIFICATIONS

L'usage de la visserie alliage et titane, autre que celle prévue d'origine, est interdit.

5.1. - PARTIE CYCLE

D'origine du type considéré. Les procédés de peinture ne sont pas restreints.

Les supports de béquilles devront être réalisés en nylon, téflon, ou matière équivalente, auront les dimensions maximum suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40 mm, vis de fixation en retrait. Les côtés du cadre pourront être protégés par des

protections en composites de carbone kevlar qui épouseront la forme du cadre. Les vis de fixation devront être positionnées en retrait dans ce matériau.

5.1.0. - BRAS OSCILLANT

D'origine du type considéré, apport ou enlèvement de matière interdit.

Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en matériau de type nylon ou téflon ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5mm.

5.1.1. CARENAGE

Tout carénage du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. Les machines ne possédant pas à l'origine de carénage ne pourront en être équipées. Pour les 4 Temps, le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur.

Le carénage inférieur (sabot) ne devra pas avoir de trou dans sa partie inférieure.

Les manches à air (partie reliant la prise d'air du carénage au cadre) peuvent être remplacées.

5.1.2. – FOURCHE

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Modification des Tés interdite.

Les bouchons de l'extrémité de la fourche doivent rester tels qu'originellement produits par le constructeur sur la machine homologuée.

Les pièces internes peuvent être modifiées ou changées (rondelles, piston hydraulique, clapet, canalisation d'huile, ressort et collier d'écartements).

5.1.3. - RESERVOIR D'ESSENCE

Pièce d'origine du type considéré. Le remplissage complet des réservoirs avec une mousse de rétention du carburant est obligatoire.

5.1.5 - JANTES

Libres sauf carbone / Entretoises des roues avant et arrière libres.

5.1.6. - SELLE

La selle peut être modifiée ou changée.

5.1.7. - COMMANDES AU PIED

Libre. Exception : La longueur minimum des repose-pied devra être de 65 mm, et présenter des extrémités arrondies (rayon minimum 8 mm). Lorsque les repose-pieds ne sont pas du genre pliable, ils devront comporter un embout fabriqué dans une matière téflon, plastique ou équivalent.

5.1.8. – GUIDON

Libre du commerce. Les extrémités devront être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite.

5.1.9. – LEVIERS

D'origine ou adaptables, pliables en cas de chute, rattrapage de jeux autorisé.

Les motos doivent être équipées d'une protection du 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 distribuées par un professionnel.

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère ($\varnothing$ de cette sphère : 16 mm minimum). 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 être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

5.1.10. - GARDE-BOUE

Tout garde-boue du commerce sera admis à condition que sa fixation présente toutes les garanties de sécurité et qu'il conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine. La partie démontable du garde-boue arrière peut être retirée (il s'agit uniquement de la partie servant de support de la plaque minéralogique). Dans tous les cas, le dessous de selle devra être intégralement couvert.

5.1.11 - AMORTISSEURS ARRIERE

Changement autorisé en conservant les ancrages d'origine sur le cadre et le bras oscillant. Lorsqu'un système de biellettes ou de renvoi existe, celui-ci devra être conservé d'origine.

5.1.12. - AMORTISSEUR DE DIRECTION Recommandé.

5.1.13. – FREINS

Est autorisé le changement des flexibles, du liquide et des plaquettes de frein à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité. Pour toutes les catégories, les vis de fixation des étriers de freins avant devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité efficace épingles interdites.

La séparation des durites de frein avant devra se faire au-dessus du té de fourche inférieur.

La protection du levier de frein avant est obligatoire.

5.1.14. - COMPTEUR KILOMETRIQUE ET COMPTE TOURS

Le compteur kilométrique peut être retiré, une modification des supports est autorisée. La présence d'un compte tours en état de marche et étalonné, indiquant le régime moteur est obligatoire sur toutes les machines. Un témoin de température d'eau adaptable est autorisé, la sonde doit rester à son emplacement d'origine.

Un système d'acquisition de données peut être utilisé. Les seuls capteurs autorisés sont ceux montés comme équipement d'origine sur la moto telle qu'homologuée.

5.1.15. - FAISCEAU ELECTRIQUE

Le faisceau électrique d'origine doit être utilisé. Les connections suivantes peuvent être retirées : -

le phare avant,

- les feux arrière et les stops,

- les clignotants,
- l'avertisseur sonore,
- tous les commodos de guidon à l'exception de celui qui commande le coupe-contact et le démarreur.

Les commodos d'origine homologuée ayant, entre autres, une fonction de réglage servant au bon fonctionnement de la machine peuvent également être conservés. Les connexions suivantes peuvent être retirées : compteur et compte-tours / interrupteurs de sécurité de béquille.

5.1.16. – CADRE

Le numéro du cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise, la feuille des mines, le certificat de conformité U.E. ou la facture. Le remplacement du cadre est autorisé uniquement par un modèle identique à celui d'origine. Dans ce cas, la facture d'achat doit être présentée lors du contrôle technique. Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

5.1.17. FEU ROUGE ARRIERE

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.
- Puissance / luminosité équivalente à 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W
- L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.
- Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.
- **L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto, il doit être avant contact.**
- **Attention l'allumage du feu se fait par un interrupteur fixé au guidon ou autour du guidon**
- Le Responsable Technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

5.1.18. – Papillon des gaz La poignée de commande d'accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

5.2. - PARTIE MOTEUR

5.2.1. - KICK-DEMARREUR

La pédale de kick pourra être retirée (mais le mécanisme devra rester en état de fonctionner). Les motos homologuées avec un démarreur électrique devront conserver celui-ci.

5.2.2 - REGLAGE D'INJECTION

Pour les machines équipées d'injection, l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour changer le mélange de carburant est autorisé, et devra être approuvé conformément à l'article 18 des règles générales pour les contrôles techniques.

5.2.3. - FILTRE A AIR Adaptable autorisé.

5.2.4. SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré. Les seuls liquides de refroidissement autorisés, autre que l'huile de lubrification, sera de l'eau.

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

5.2.5. CARTER DE PIGNON

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire

ARTICLE 6 - PLAQUES NUMEROS

Plaques blanches / Numéros noirs

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

ARTICLE 7 - PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement est strictement interdit. Tout litige sur une épreuve sera tranché en premier ressort par le Jury des Commissaires Sportifs de l'épreuve après avis et notification des Commissaires Techniques, en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage.

Tout litige suite à un démontage après la manifestation sera tranché par la C.N.V. 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.