

# **REGLES GENERALES POUR LES CONTROLES TECHNIQUES DES EPREUVES RELEVANT DES CIRCUITS DE VITESSE ET DES COURSES DE COTE**

## **Article 1 – Matériels**

**Le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.**

**Le pilote est en tout temps responsable de sa machine.**

**La moto doit être présentée propre, et exempte de toutes marques antérieures des contrôles techniques.**

Pour les 4 temps, le bas de carénage doit être déposé et présenté au contrôle technique.

Les contrôles préliminaires sont les vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Les béquilles centrales et latérales doivent être enlevées.

Il est interdit d'employer du titane dans la fabrication du cadre, de la fourche avant, du guidon, des bras oscillants, des axes de bras et axes de roues. Pour les axes de roues, il est également interdit d'utiliser des alliages légers. L'emploi d'écrous et de boulons en alliage de titane est autorisé.

Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.

## **Article 2 – Coupe contact**

Les motocycles solos doivent être équipés d'un interrupteur ou bouton coupe contact 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 de couleur rouge. Il est recommandé que ce coupe-circuit interrompe le circuit primaire d'allumage.

## **Article 3 – Papillon des gaz**

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

## **Article 4 – Récupérateurs**

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

- La capacité d'un récupérateur devra être de 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse. Pour les moteurs 4T démunis d'un système de recyclage permanent, le (les) récupérateurs doit (doivent) avoir une capacité de 1000 cc.

Les motocycles 4T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air.

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

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

## **Article 5 – Garde-chaîne ouvert de la boîte de vitesses**

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

Cette protection devra être en un matériau de type téflon, nylon ou matériaux composites ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5mm. Elle devra être fixée solidement.

## **Article 6 – Système d'échappement**

Les systèmes d'échappement (collecteur ou tube) et les silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur.

L'extrémité d'un tuyau d'échappement ou du silencieux d'un motorcycle solo ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière, à l'exception des motos de sport production (échappement de série d'origine homologuées et motos anciennes) si elles conservent le système d'échappement homologué d'origine.

Les bords de sortie des silencieux seront arrondis ou protégés.

Pour toutes les catégories, le niveau sonore ne devra pas dépasser 102 db (plus 3 db de tolérance après course). Régime moteur F.I.M.

## **Article 7 – Guidons**

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Un espace minimum de 30 mm entre le guidon avec ses leviers et le réservoir ou le cadre, est obligatoire lorsque l'angle de braquage est au maximum.

L'amortisseur de direction ne doit pas servir de butée.

La réparation des guidons est interdite.

Quelle que soit la position du guidon, il doit y avoir un espace d'au moins 20 mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

La réparation des guidons est interdite.

#### **Article 8 – Leviers**

Tous les leviers doivent se terminer par une sphère. Diamètre de cette sphère : 19 mm mini.

Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées de façon permanente et faire partie intégrante du levier.

#### **Article 9 – Repose-pieds**

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable mais, dans ce cas, doivent être équipés d'un dispositif de retour à la position normale automatique, et une protection intégrale d'un rayon sphérique plein de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pieds.

Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, diamètre 16 mm.

#### **Article 10 – Freins pour circuit et courses de côte**

La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité, sauf pour les épreuves d'Endurance nécessitant des changements de roues. Le freinage des vis de raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire. Les motos doivent être équipées de 2 freins à commandes indépendantes, agissant sur les deux roues.

#### **Article 11 – Bouchons de vidange et tuyaux d'alimentation d'huile**

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage, doivent être étanches et bien vissés. Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés. Les filtres à huile externes et les bouchons ou écrous qui font partie de circuit de lubrification d'huile doivent être freinés par un fil métallique de sécurité. Tout ce qui comporte de l'huile moteur, de boîte ou de transmission doit être freiné.

#### **Article 12 – Circuit de refroidissement**

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

#### **Article 13 – Carénage (pour motocycles 4 T)**

Le carénage inférieur doit être construit pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur. Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée. Le carénage doit comporter au maximum deux trous de 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans des conditions de course sur piste mouillée.

Si la moto n'est pas équipée d'origine d'un carénage, un bac de récupération (50 % des liquides) doit équiper le motocycle.

Le remplacement du support avant du carénage (araignée) est autorisé, il doit être de construction solide et ne présenter aucun danger. Les Commissaires Techniques pourront refuser toute fabrication jugée dangereuse.

#### **Article 14 – Réservoir de carburant**

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

Pour l'Endurance, des vannes de remplissage rapide, type Acerbis sont recommandées.

Le réservoir doit être étanche, Les réservoirs additionnels sont interdits.

il est recommandé de remplir les réservoir d'une mousse de type Explosafe.

#### **Article 15 – Equipements**

Voir le tableau figurant dans l'annuaire F.F.M.

Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur les casques.

**A tout moment de la manifestation, les Commissaires Techniques pourront, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation sur les casques, et ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport sera immédiatement adressé au Directeur de Course pour l'en informer.**

**Article 16 – Plaques numéros**

Voir l'annuaire F.F.M. (Dans le cadre de certains Championnats, la définition de ces plaques numéros peut être spécifique.)

**Article 17 – Parc fermé et contrôle de conformité**

A l'issue de la course, à la demande du Directeur de Course et conformément à la réglementation, certaines machines pourront être mises en parc fermé, et des contrôles de conformité pourront avoir lieu. La mise en parc fermé doit être effective immédiatement après l'arrivée de la course, et le début des opérations de démontage doit avoir commencé au plus tard 30 mn après l'arrivée. Passé ce délai, le concurrent sera considéré comme ayant refusé le démontage et passible des sanctions prévues par la réglementation en vigueur pour l'épreuve de référence.

**Article 18 – Approbation des systèmes électroniques additionnels**

Dans le cas où le règlement spécifique de l'épreuve ou du cycle d'épreuves le permet et dans les conditions définies, l'adjonction de dispositifs électroniques additionnels peut être autorisé. Ils ne peuvent remplir que la fonction à laquelle ils sont officiellement destinés. Tout type de dispositif dont le constructeur ou l'importateur n'aura pas déposé auprès de la CCR tous les éléments demandés par celle-ci, lui permettant d'apprécier la conformité du dispositif, se verra interdit.

Pour les machines équipées d'injection, si l'adjonction d'un dispositif supplémentaire pour régler le mélange de carburant peut être installé. Ce dispositif doit uniquement être intercalé entre la commande d'injecteurs et les injecteurs, il ne peut avoir d'autres fonctions que l'optimisation de la carburation.