



Championnat de Ligue Mini OGP 2023 et 25 power

Ce Championnat suit les règles générales de vitesse 2023 sauf règles spécifiques prévues dans le règlement suivant :

Art. 1 – DEFINITION

La Ligue DES PAYS DE LA LOIRE et ses clubs mettent en compétition pour 2023, un cycle d'épreuves intitulé « **Championnat de Mini OGP** » pour des machines n'excédant pas 25 CV.

Art. 2 – CATEGORIES

Mini OGP Ligue 115 : Pilotes à partir de 7 ans révolus le jour de l'épreuve jusqu'à 12 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Jusqu'à 80 cc 2T à variateur ou 110 cc embrayage automatique ou **jusqu'à 65 cc 2T** ou 115 cc 4 T à boîte de vitesse.

Puissance maximum 12cv à la roue arrière

Plaques blanches – Numéros noirs à **partir du numéro 100**

Mini OGP Ligue 160 : Pilotes à partir de 9 ans jusqu'à 14 ans au 31 décembre de l'année en cours.

Machines limitées à 85cc 2T et 160cc 4T monocylindre.

Puissance maximum 15cv à la roue arrière.

Plaques noires - Numéros blancs à **partir du numéro 100**

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

Cat. 3 : Pilotes à partir de 14 ans révolus à la date de la manifestation.

Machines jusqu'à 125cc 2t et 250cc 4t monocylindre ou bicylindre, de moins de 15cv à la roue arrière

Machines à variateur

Pit-bike 125 de moins de 15 cv.

Plaques rouges - Numéros blancs seront libres.

Cat 4 : Pilotes à partir de 14 ans révolus à la date de la manifestation.

Machines jusqu'à 125cc 2t et 250cc 4t monocylindre ou bicylindre, de plus de 15cv et de moins de 25cv à la roue

Scooters

Pit-bike plus de 125 et moins de 25 cv.

Plaques blanches- Numéros rouges seront libres.

Art. 3 – TITRE

Un titre de champion de Ligue est attribué pour chaque catégorie sous réserve qu'au minimum 5 pilotes aient marqué des points sur les épreuves inscrites au calendrier.

Pour les catégories 3 et 4, des titres seront également décernés aux variateurs et pite-bike moins de 15 cv et aux scooters et pite-bike moins de 25 cv .

Art. 4 – CONCURRENTS

Les épreuves du Championnat de Ligue Mini OGP sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaires d'une licence NJ, NCO ou une manifestation(*) délivrées par la F.F.M. pour l'année en cours.

D'autre part, les pilotes devront être en possession du C.A.S.M (à partir de 12 ans) ou du guidon d'argent ou d'or pour les moins de 12 ans.

(*) dans ce cas le participant doit présenter un certificat médical de non-contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition datant de moins d'un an et une autorisation parentale pour les mineurs.

Les licences « une manifestation » doivent impérativement être souscrites sur le site fédéral, au plus tard 72h avant le début de la manifestation. Aucune licence ne sera délivrée sur place.

Les concurrents mineurs devront être obligatoirement accompagnés d'une personne représentante légale ou mandatée.

Art. 5 – MACHINES

Elles doivent répondre aux clauses du règlement technique général Mini OGP et Moto 25 Power 2022 et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course, une frontale et deux arrières de chaque côté du dossier de selle.

Les plaques de course sont de forme rectangulaire, dimensions 280 mm x 235 mm.

Dimension des chiffres :

- Hauteur : 14 cm - Largeur : 9 cm

- Epaisseur : 2,5 cm - Espacement entre deux chiffres : 2,5 cm

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

Toute machine ne pouvant satisfaire aux contrôles techniques d'après course dans les 30 minutes qui suivent son entrée au parc fermé est déclassée de la course.

Si le banc de puissance est absent ou indisponible, les moteurs et boîtiers électroniques des motos désignées par le Directeur de Course ou le Jury sont plombés jusqu'à l'épreuve suivante.

Les pilotes dont les machines auront fait l'objet de ce plombage doivent impérativement présenter celles-ci avec les marques de plombage lors de l'épreuve suivante, où elles sont susceptibles d'être contrôlées. En cas d'absence du plombage, les points marqués dans les épreuves à compter de celui-ci et y compris celle où les marquages ont été apposés leur sont retirés.

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

Art. 6 – CALENDRIER

Les points permettant d'établir les classements du Championnat de Ligue Mini OGP sont acquis lors des manifestations qui se déroulent aux dates suivantes :

- **18 et 19 mars circuit Ancenis club MTTH 44**
- **1er et 2 avril 2023 circuit CIK Le Mans club ASM ACO 72**
- **20 et 21 mai circuit de la Michetterie club MC Fontenay le Comte 85**
- **26 et 27 août circuit Nord Mayenne Montreuil Poulay 53**
- **1 et 2 octobre circuit Corcoué club MTTH 44**

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission de Vitesse de la Ligue. Des épreuves peuvent également être ajoutées ou annulées en cours de saison.

Le calendrier définitif est disponible sur le site de la Ligue Pays de la Loire.

Art. 7 – ENGAGEMENTS

Les demandes d'engagement doivent être faites uniquement par Internet, via le site : « **Engage Sport** » à partir du 15 janvier 2023.

Pour être prises en compte, les demandes d'engagement doivent être confirmées par le paiement correspondant pour chaque épreuve.

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

Une aide de 25 € par épreuve sera attribuée aux pilotes Mini OGP 115 et 160 par la ligue moto Pays de La Loire. Cette aide sera versée, après la demande de l'organisateur, en fin d'année.

Pour la catégorie Mini OGP 115

Le droit d'engagement est fixé à 60€, location du transpondeur comprise . Les pilotes doivent s'engager au plus tard 15 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements sont majorés de 30€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles (*).

Pour la catégorie Mini OGP 160

Le droit d'engagement est fixé à 60€, location du transpondeur comprise. Les pilotes doivent s'engager au plus tard 15 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements sont majorés de 30€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles (*).

Pour les catégories 3 et 4

Le droit d'engagement est fixé à 60 € pour deux courses ou 80 € pour trois courses (location du transpondeur comprise). Les pilotes doivent s'engager au plus tard 15 jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date, les engagements sont majorés de 30€ et payables uniquement par CB. Ils sont acceptés dans la limite des places disponibles (*).

Ces catégories pourront rouler ensemble selon le nombre de concurrents.

(*) Pour chaque catégorie, le nombre de concurrents admis correspondra à la capacité maximum en course de chaque circuit.

Les pilotes choisissent leur numéro de course au moment de leur inscription, étant entendu qu'un même numéro ne peut être attribué deux fois et est valable pour l'année. Le n° 1 ne peut être attribué qu'au Champion en titre de la catégorie.

Pilote déclarant forfait

Pour tout forfait, un droit administratif de 30 € pour les catégories Mini OGP 115, 160 et les catégories 3 et 4 est retenu et ce, quelle que soit la raison. Cette déclaration doit être faite par écrit ou email auprès de la Ligue.

Le justificatif doit impérativement parvenir avant le début des vérifications administratives. En cas de force majeure, la Ligue se réserve le droit d'étudier la demande.

Tout forfait intervenant après l'épreuve ne fera l'objet d'aucun remboursement.

Art. 8 – TRACE

Les épreuves se déroulent sur des circuits homologués.

La capacité de la piste est fonction des R.T.S.

Si un circuit dispose d'un arrêté fixant le nombre maximum de pilotes admis, ce dernier doit être respecté (en accord avec les RTS).

Les organisateurs doivent faire figurer le nombre maximum de machines admises sur le règlement particulier de l'épreuve.

Art. 9 – VERIFICATIONS ET BRIEFING

Vérifications Administratives

Lors du contrôle, les pilotes doivent présenter personnellement leur licence en cours de validité obligatoirement accompagnée du :

- Guidon d'Argent ou Or pour les jeunes de 7 à 11 ans révolus
- CASM à partir de 12 ans.

Ils reçoivent leur transpondeur. Le transpondeur est placé sous l'entière responsabilité du concurrent pendant la manifestation et jusqu'à sa restitution. En conséquence, la perte, le vol ou la détérioration est à la charge du concurrent. Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas d'oubli, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la Ligue ou à l'adresse du responsable du chronométrage.

Le support de transpondeur est vendu 8 € et restera propriété du pilote. Il est obligatoire. Le transpondeur doit être fixé à l'avant de la machine (sur le tube de fourche derrière la plaque numéro) en position verticale, goupille vers le haut.

Vérifications Techniques (voir règlement technique général disponible sur le site de la Ligue)

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les pilotes doivent présenter personnellement :

- Leur machine propre, exempte de tous marquages antérieurs et équipée des numéros de course,
- Leur équipement conforme à la catégorie : voir Règlement Technique Général – art. 3-Equipements.

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

Les machines peuvent passer au sonomètre, à tout moment, lors des épreuves.

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

Le tapis environnemental est obligatoire.

Briefing

Un briefing est organisé avant les essais. Les pilotes doivent signer la feuille d'émargement prévue à cet effet. Toute absence entraîne une pénalité de 10 secondes sur le résultat de la première manche. Les mineurs doivent y être accompagnés par leur représentant légal.

Art. 10 – ESSAIS

L'organisateur doit prévoir une séance d'essais libres et chronométrés obligatoires d'une durée maximum de 20 minutes.

Art. 11 – COURSES

11.1 - Grille de Départ

La grille est composée en tenant compte du meilleur résultat obtenu lors de la séance d'essais chronométrés.

Le pilote placé en pole position, du côté inverse au sens du premier virage suivant l'homologation du circuit, a un mètre d'avance sur le second et ainsi de suite. Sur une même ligne, l'espace entre chaque machine et chaque extrémité au bord de la piste est de 1 mètre minimum.

L'espace entre le premier pilote de la première ligne et le premier pilote de la seconde ligne est au minimum égal à 4,5 m.

Les grilles des courses 1 et 2 seront identiques.

Le Jury, après avis du Directeur de course, se réserve la possibilité de placer en fond de grille un pilote qui n'aurait pas de temps de qualification.

11.2 - Pré-Grille :

Les machines doivent être présentes, en pré-grille, au minimum 10 minutes avant le tour de formation. Tout retard est sanctionné par 10 secondes de pénalité.

Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les stands ou sur la pré-grille. Le pilote peut posséder un groupe électrogène transportable de 2000 watts.

11.3 - Courses :

Les courses se déroulent en deux manches d'une durée maximum de 20 minutes. Cette durée sera exprimée en nombre de tours et affichée avec les horaires et les grilles de départ sur le panneau d'affichage officiel.

Un tour de reconnaissance et un tour de chauffe ligne par ligne sont effectués avant chaque départ.

Les coureurs qui n'effectuent pas le tour de reconnaissance peuvent partir pour le tour de chauffe depuis la voie des stands. Ils peuvent prendre leur place pour la course sur la grille de départ, mais sont pénalisés de 10 secondes.

Dans le cas où un pilote n'a pas effectué le tour de chauffe, il peut prendre le départ depuis la sortie des stands après le passage du peloton de coureurs sous les ordres du commissaire de sortie de stand en accord avec la direction de course.

En cas de force majeure, la procédure de départ peut être réduite par la Direction de Course.

Le départ est donné au feu et à défaut au drapeau national, par le Directeur de Course, pilote assis sur la machine, moteur en marche. Tout départ anticipé est sanctionné par une pénalité de temps de 10 secondes.

Interruption de course au drapeau rouge : la procédure appliquée est celle prévue aux articles 6 et suivants des règles générales CNV pour les épreuves de vitesse.

Dans le cas où la course est déclarée WET, elle peut être réduite de 3 tours, mais 2 tours de chauffe seront obligatoires.

Fin de course :

Pour être classé dans la course, tout pilote doit avoir accompli au minimum les 75 % de la distance parcourue par le vainqueur et franchi la ligne d'arrivée dans un délai de 3 minutes après la présentation du drapeau à damier (article 7 des règles générales de vitesse).

Drapeau jaune :

Le non-respect du drapeau jaune est sanctionné par une pénalité de 10 secondes lors des essais et des courses(en essais, 10 secondes sur le temps retenu pour le placement sur la grille).

Changement de machine :

Voir l'article 4 des règles générales CNV.

Pneumatiques :

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

Le choix des pneumatiques étant libre, si lors d'une course les conditions d'adhérence de la piste changent pour raison de pluie et que la course doit être interrompue, le classement est établi si 50% minimum des tours prévus ont été effectués et les points sont attribués.

Si moins de 50% des tours prévus ont été effectués, la course n'est pas recommencée et aucun point n'est attribué.

Art. 12 – CLASSEMENT

Pour chaque épreuve les points sont attribués aux 15 premiers de chaque manche selon le barème suivant :

1er	25 pts	6ème	10 pts	11ème	5 pts
2ème	20 pts	7ème	9 pts	12ème	4 pts
3ème	16 pts	8ème	8 pts	13ème	3 pts
4ème	13 pts	9ème	7 pts	14ème	2 pts
5ème	11 pts	10ème	6 pts	15ème	1 pt

Le classement du Championnat est déterminé par le cumul des points obtenus sur l'ensemble des épreuves prévues au calendrier du Championnat.

En cas d'ex-aequo, ceux-ci sont départagés en fonction du nombre de places de 1^{er} obtenues sur les différentes épreuves et ainsi de suite pour les places de 2^{ème}, etc...

Art. 13 – RECOMPENSES

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

Art. 14 – RECLAMATIONS (Titre III du Code Sportif National)

Elles doivent obligatoirement être déposées auprès du Directeur de Course dans les délais impartis.

Se reporter à l'article 8 des Règles Générales pour les épreuves de vitesse, étant précisé que le montant du droit de réclamation est de 75€.

Lorsqu'elle entraîne un démontage du moteur, la réclamation doit être assortie d'une caution de 100 €. Cette somme est remboursée si la machine démontée s'avère non conforme ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix à l'arrivée. Un pilote contraint de démonter ne peut prétendre à une indemnité quelconque (sauf disposition réglementaire particulière).

Tout litige à la suite d'un démontage après la manifestation est tranché par la Ligue, après avis des commissaires techniques responsables du contrôle ; en cas de contestation de la décision, l'instance compétente est le tribunal régional de discipline et d'arbitrage.

Art. 15 – SANCTIONS

Tout manquement aux règlements, tout comportement antisportif (envers les concurrents, les officiels, etc) et toute conduite mettant en danger les autres participants ne peuvent être tolérés et sont passibles de sanctions.

Tout pilote dont la machine dépasse la norme de puissance autorisée, est exclu du classement de la course.

Art. 16 – OFFICIELS

Sur chaque épreuve :

- La Ligue nomme un directeur de course et un directeur de course adjoint, un délégué et deux commissaires sportifs, un commissaire technique et une équipe chronométrage.
- L'organisateur nomme deux aides techniques.

Tous les officiels désignés doivent être en possession de la qualification correspondante à jour.

Il appartient au Délégué (Président du Jury) de communiquer à la Ligue un rapport détaillé sur le déroulement de l'épreuve.

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

Art. 17 - RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Les concurrents sont aussi responsables de leurs accompagnateurs.

Cet article doit figurer au règlement particulier de chaque épreuve.

Les déplacements en moto dans le paddock doivent se faire au pas. L'usage de trottinettes, vélo ou tout autre moyen de locomotion léger ne peut se faire qu'à titre de déplacements au sein du paddock et non ludiques. Tout concurrent doit adopter un comportement responsable dans le paddock sous peine de sanction.

Art. 18 – LAISSER-PASSER

L'organisateur doit fournir un bracelet au pilote, un bracelet pour le mécanicien, un bracelet pour le panneateur.

Les laisser-passer fournis par les organisateurs ne sont ni vendables ni cessibles à titre gracieux.

Techniques	Moto 15 cv	Moto 25 cv	Variateur	Pit-Bike	Scooter	Mini OGP 115	Minia OGP 160
Contrôle technique	Obligatoire avant l'épreuve – identification des machines qui ont satisfait au contrôle (sticker + marquage du cadre et de l'échappement)						
Règles techniques générales	Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf bielle et clapets) – fibres composites, magnésium et titane.						
Leviers	Tous les leviers (embrayage et freins) doivent se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.						
Protection des leviers	Les motos doivent être équipées d'un protecteur de levier de frein avant. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuée par un professionnel						
Freins	Les vis de fixation des étriers de frein doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité.						
Papillons de gaz	Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée						
Coupe circuit	l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé le plus près possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur adéquate et fixée au poignet du pilote.						
Protections	Carter moteur, embrayage et transmissions doivent comporter toutes leurs vis. Toutes les transmissions doivent être protégées. Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que le jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brain de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection fixée solidement et dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire sur toutes les machines.						
Refroidissement	Le refroidissement liquide (eau uniquement). Tout additif est strictement interdit						
Carburant	Le carburant utilisé est du sans plomb de type SP 95 (E10) SP 98 (E5) ou BIOETHANOL vendu aux pompes routières, sans additif. Des tests peuvent être effectués à la demande de la Direction de Course. Un tapis de sol est obligatoire pour toute intervention sous la machine de manière à protéger l'environnement						
Garde-boues	Les gardes-boues avant et arrière sont obligatoires						
Tuyau d'échappement et silencieux	Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur soit 93 DB (plus 2 DB de tolérance).						
Guidon	Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Si les protège mains sont utilisées, ceci doivent être d'une matière résistante aux chutes. Largeur machine de course sur route : largeur minimum de 400 mm, largeur maximum 700 mm. Machines tous terrains : Largeur maximum 850 mm						
Angle de bramage	Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir est obligatoire						
Repose-pieds	Les repose-pieds doivent être repliables ou en Teflon						
Plaque numéros	Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des 2 côtés de la machine de manière à être clairement visibles. Les plaques de course seront de forme rectangulaires, dimensions 280 mm x 235 mm. Dimensions des chiffres : hauteur 14 cm largeur 9 cm épaisseur 2,5 cm et espacement entre 2 chiffres 2,5 cm						
Récupérateur	Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ						
Feux rouges	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						
Bouchons de vidange	Tous les bouchons de vidange, niveaux et remplissage doivent être étanches et freinés						
Pneumatiques	Le choix des pneus est libre						

Spécifications techniques pour la catégorie Pit-Bike

Voir tableau Techniques

Généralités

La catégorie Pit-bike doit être dans les normes des définitions des RTS spécifiques à la discipline vitesse et ne doivent pas dépasser 25 cv.

Moins de 125cm³ et moins de 15 cv en classe 3.

Plus de 125 et moins de 250 cm³ et moins de 25 cv en classe 4.

Chassis

Le chassis de Pit-Bike doit être issu du commerce. Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par les éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément qu'il remplace. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

Carénages

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine. Les motos doivent être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté. Habillage libre de fabrication mais conservant l'aspect de la moto utilisée. (sauf matériaux interdits).

Guidon

Une protection rembourée doit être équipée sur la barre transversale.

Capacité des réservoirs

Le réservoir doit être d'origine sinon la capacité ne doit pas excéder 14 litres pour les réservoirs non d'origine. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouverte exemple : Explosafe). Les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages sont pas interdits.

Allumage

Allumage et boîtiers libres du commerce.

Transmission

Boîte de vitesse et embrayage libres du commerce.

Moto à variateur

Catégories

promo-vario

promo-vario expert

proto-vario

Cylindrée 50cm³ sans limite de puissance.

Chassis

Promo-vario : Les véhicules utilisés doivent être homologués par le service des mines et disponibles durant l'année en cours ou les années antérieures. Issu du commerce, cadre en V, renforts autorisés. Cadre de compétition interdit. Barre de renfort (soudée obligatoirement) entre la selle et la colonne de direction autorisée. Le mixage chassis/moteur est interdit.

Promo-vario expert : cadres en V acier. Fabrications artisanales autorisées. Les systèmes de basculement du moteur libre (entre autre : parallélogramme)

Proto : châssis libre.

Freinage

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

Promo-vario : frein avant à disque diamètre 240 mm maxi, frein arrière à tambour.

Promo-vario expert : frein avant mono disque de diamètre libre, étrier 4 pistons maximum, frein arrière libre.

Proto-vario : frein avant et arrière libres.

Suspensions

Promo Vario : fourche libre du commerce diamètre 32mm maximum. Fourche inversée interdite. Amortisseurs libre du commerce, points d'ancrage d'origine du cadre.

Promo vario expert : fourche libre. 2 amortisseurs arrières **OBLIGATOIRES**. Amortisseur de direction libre.

Proto-vario : suspensions libres.

Roues/pneumatiques

Promo-vario : Roues avant et arrière de 17 pouces maximum. Pneumatiques du commerce, homologués route. Sauf pneus pluie libres

Promo-vario expert : roues avant et arrière de 17 pouces maximum. Largeur maxi 2,5 pouces. Autorisé rayons ou doit contenir DOT. Pneumatiques slicks et pluie autorisés.

Proto-vario : Pneumatiques slicks et pluies autorisés.

Cylindres :

Promo-vario expert : Cylindre libre du commerce sont interdit : G2open ; G2FS ; G3FS

Carénages

Promo-vario : coque et carénage autorisés . (sauf matériaux interdits)

Promo-vario expert et Proto vario : libre. (sauf matériaux interdits)

Carters moteurs :

Promo-vario et promo-vario expert: carters moteurs issus de fonderie ? Libre du commerce.

Proto-vario : carters libres issue de fonderie identique à l'origine.

Vilebrequin

Promo-vario : Vilebrequin libre du commerce, dimensions de bielle et course identiques au vilebrequin correspondant du montage constructeur.

Promo-vario expert : vilebrequin libre du commerce.

Proto-vario : vilebrequin libre.

Préparation :

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

Promo- vario expert : les carters artisanaux ainsi que les carter issus du Mécboite, scooter, double variateur interdit. Moteur hybride interdit. Hauts moteurs avec cale pour extension des goujons interdits. Retrait et apport de matière autorisés. Mixe pièces cyclomoteur autorisé.

Proto-vario : préparations libres.

Refroidissement

Promo-vario : refroidissement à air uniquement
Promo-vario expert et Proto-vario : refroidissement libre.

Admission :

Promo-vario : Pipe d'admission libre du commerce ou de fabrication artisanale de diamètre 19 mm maximum. Clapet et lamelles libres du commerce. Boîte à clapets interdite
Promo-vario expert et Proto vario : Libre.

Carburateur / injection

Promo-vario et promo-vario expert : carburateur de diamètre 19 mm au boisseau.
Proto-vario : carburateur libre du commerce.

Allumage :

Promo-vario : Allumage à rotor externe. Boitier électronique de même origine que l'allumage (si existant). Autres boitiers interdits.
Promo-vario expert et Proto-vario : libre

Transmissions :

Promo-vario : Variateur libre diamètre 106 mm maxi, embrayage interdit. Ressort de poussée moteur libre. Système de lanceur libre.
Promo-vario expert : variateur de 115 mm maxi, embrayage interdit. Courroie libre. Ressort de poussée moteur libre. Système de lanceur libre.
Proto-vario : variateurs libres.

Tuyaux d'échappements et silencieux

Promo-vario : Echappement homologué du commerce TPSI ou la mention gravée « E » qui représente l'homologation européenne prouvant que le dispositif d'échappement répond à la norme 97/24/CE. Modification + ou - 3 cm autorisée à l'entrée. L'échappement doit respecter les règles du bruit.
Promo-vario expert et proto-vario : libres en respectant les règles du bruit.

SCOOTER 70

Chassis

Carter moteur faisant office de bras oscillant unique. Le mixage chassis/moteur autorisé. Renforts autorisés.

Fourche et amortisseurs :

libres du commerce.

ROUES

10 à 14 libres du commerce.
Pneus : libres.

Freins avant et arrière

Diamètre libre

Plaques

plaque orange numéros noirs

Carters moteurs

libres du commerce

Système de refroidissement

libre

Cylindre /piston/culasse :

L'ensemble culasse-piston ne doit pas dépasser 70 cc

Vilebrequin

libre

Carburateur ou injection :

carburateur de diamètre 28mm maximum à la coupe du boisseau.

Admission et allumage :

libre

Embrayage :

Embrayage et cloche libre du commerce. Correcteur de couple libre du commerce.

Démultiplication

Par engrenage libre.

OFFICIELS PAR EPREUVES

ANCENIS 44 : 19 mars :

Directeur de course : **Laurent POUPIN**

Directeur de course adjoint : **Jean-Louis HOUALET**

Délégué : **Jérôme BOUL**

Jury : **Evelyne BRETON et Stéphane BAHIN**

LE MANS 72 : 1er avril :

Directeur de course : **Pascal BELIN**

Directeur de course adjoints: **Stéphane BAHIN**

Président du Jury : **Jean-Louis HOUALET**

Délégué et jury : **Laurent POUPIN**

Jury : **Jérôme BOUL**

FONTENAY LE COMTE 85 : 20 mai :

Directeur de course : **Pascal BELIN**

Directeur de course adjoints: **Jean-Louis HOUALET et Stéphane BAHIN**

Président du Jury : **Stéphane HOUDAYER**

Délégué et jury: **Jean-Claude PICARD**

Jury :

Montreuil Poulay 53: 27 août

Directeur de course : **Jean-Louis HOUALET**

Directeur de course adjoint : **Stéphane BAHIN**

Délégué : **Jean-Claude PICARD**

Jury : **Jérôme BOUL et Laurent BARANGER**

CORCOUE 44 : 1er octobre

Directeur de course : **Evelyne BRETON**

Directeur de course adjoint : **Laurent POUPIN**

Délégué : **Jean-Claude PICARD**

Jury : **Jean-Louis HOUALET et Christophe SUREAU**

SAMEDI APRES-MIDI

17h00 19h00 Vérifications administratives et techniques

DIMANCHE MATIN

07h00 09h00 Vérifications administratives

07h00 09h00 Vérifications Techniques

07h40 08h00 Briefing Catégories 115 et 160

08h05 08h25 Briefing Catégories 3 et 4 : 25 powers et variateurs

08h30 08h50 Briefing Commissaires

09h00 09h20 Essais libres – Cat 115

09h25 09h45 Essais libres – Cat 160

09h50 10h10 Essais libres – Cat 3 moins de 15cv

10h15 10h35 Essais libres – Cat 4 moins de 25 cv

10h40 11h00 Essais chronos – Cat 115

11h05 11h25 Essais chronos – Cat 160

11h30 11h50 Essais chronos – Cat 3 moins de 15cv

11h55 12h15 Essais chronos-Cat 4 moins de 25 cv

DIMANCHE APRÈS-MIDI

13h45 14h05 Course 1– Cat 115

14h15 14h35 Course 1 Cat 160

14h45 15h05 Course 1–Cat 3 moins de 15 cv

15h15 15h35 Course 1– Cat 4 moins de 25 cv

15h45 16h05 Course 2 Cat 115

16h15 16h35 Course 2 Cat 160

16h45 17h05 Course 2 – Cat 3 moins de 15 cv

17h10 17h30 Course 2 – Cat 4 moins de 25 cv

Ces horaires « Prévisionnels » sont susceptibles d'être modifiés ou aménagés en fonction des contraintes des circuits et/ou de l'arrêté préfectoral autorisant l'épreuve.

SAMEDI APRES-MIDI

17h00 19h00 Vérifications administratives et techniques

DIMANCHE MATIN

07h00 09h00 Vérifications administratives

07h00 09h00 Vérifications Techniques

07h40 08h00 Briefing Catégories 115 et 160

08h05 08h25 Briefing Catégories 3 et 4 : 25 powers et variateurs

08h30 08h50 Briefing Commissaires

09h00 09h20 Essais libres – Cat 115

09h25 09h45 Essais libres – Cat 160

09h50 10h10 Essais libres – Cat 3 moins de 15cv

10h15 10h35 Essais libres – Cat 4 moins de 25 cv

10h40 11h00 Essais chronos – Cat 115

11h05 11h25 Essais chronos – Cat 160

11h30 12h50 Essais chronos – Cat 3 moins de 15cv

11h55 12h15 Essais chronos-Cat 4 moins de 25 cv

DIMANCHE APRÈS-MIDI

13h45 14h05 Course 1– Cat 115

14h15 14h35 Course 1 Cat 160

14h45 15h05 Course 1–Cat 3 moins de 15 cv

15h15 15h35 Course 1– Cat 4 moins de 25 cv

15h45 16h05 Course 2 Cat 115

16h15 16h35 Course 2 Cat 160

16h45 17h05 Course 2 – Cat 3 moins de 15 cv

17h10 17h30 Course 2 – Cat 4 moins de 25 cv

Ces horaires « Prévisionnels » sont susceptibles d'être modifiés ou aménagés en fonction des contraintes des circuits et/ou de l'arrêté préfectoral autorisant l'épreuve.