

RÈGLEMENT 2025

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LA MONTAGNE



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

Ces règles viennent en complément du Code Sportif fédéral, des R.T.S Vitesse et des règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

Tous les cas non prévus au présent règlement sont tranchés par le jury de l'épreuve, conformément aux dispositions ci-dessus. Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Du fait de leur inscription, les concurrents adhèrent sans restriction à la réglementation générale des courses de côte ainsi qu'au règlement particulier de l'épreuve dont ils reconnaissent avoir pris connaissance (règlements disponibles sur le site de la FFM). Ils prennent l'engagement de s'y conformer, ainsi qu'aux décisions des officiels.

Les décisions concernant l'application du règlement sont sans appel. Tout pilote qui sciemment ne se conforme pas au règlement validé par la FFM et l'organisateur ou se fait remarquer par son comportement négatif, peut être sanctionné par le Jury de l'épreuve, sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

En cas de contestation de l'interprétation des divers règlements, ainsi que des décisions des officiels de l'épreuve, les organes compétents sont le Tribunal de Discipline Régional ou National conformément aux dispositions du code de discipline et d'arbitrage

Article 1 - Définition

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition en 2025 le Championnat de France de la Montagne.

Une catégorie Educative non chronométrée, ainsi que des catégories Promotion, hors championnat (voir annexe 1) sont prévues sur chaque épreuve.

Educative	Numéros de E01 à E99 A partir de 6 ans Jusqu'à 50cm ³ à variateur. Puissance maximum de 8cv à la roue arrière. A partir de 7 ans A l'appréciation de l'éducateur sportif qualifié et selon le niveau et l'âge du pratiquant.
Promotion	A partir de 16 ans Promo 1 de 125cc à 500cc – numéros de 701 à 799 Promo 2 de plus de 500cc à 750cc – numéros de 801 à 899 Promo 3 de plus de 750cc à 1400cc max – numéros de 901 à 999

Un champion est désigné dans les classes suivantes :

Moto 25 Power :	Numéros de 1 à 99 A partir de 7 ans Jusqu'à 80 cm ³ 2T à variateur ou embrayage automatique (PW80 embrayage automatique) Jusqu'à 65 cm ³ 2T ou 115 cm ³ 4T à boîte de vitesse Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière A partir de 8 ans Jusqu'à 80 cm ³ 2T à variateur Jusqu'à 65 cm ³ 2T ou 115 cm ³ 4T à boîte de vitesse Puissance maximum de 12 cv à la roue arrière Pocket bike : jusqu'à 40 cm ³ Carburateur de Ø 15 mm maximum A partir de 10 ans Jusqu'à 85 cm ³ 2T ou 160 cm ³ 4T monocylindre Puissance maximum de 25 cv à la roue arrière Pocket bike : plus de 40 cm ³
------------------------	---

A partir de 12 ans

Jusqu'à 125 cm³ 2T ou jusqu'à 250 cm³ 4T
Puissance maximum 25 cv à la roue arrière

Catégorie 300 :

Numéros de 101 à 199

A partir de 15 ans

125cc à 499cc bicylindres 4T
240cc à 399cc monocylindre 4T
125cc monocylindre 2T de plus de 25cv.

Open Montagne :

Numéros de 201 à 299

A partir de 16 ans

250cc mono ou bicylindres 2 temps
500cc mono 2 temps
de 500cc à 690 bicylindres 4 temps
+ de 400cc à 700cc mono 4 temps

Supersport Montagne :

Numéros de 301 à 399

A partir de 16 ans

300 à 600cc 4 cylindres
765cc maxi pour les 3 cylindres 4 temps
de 691 à **955cc** bicylindres 4 temps

Superbike Montagne :

Numéros de 401 à 499

A partir de 16 ans

601 à **1400cc** 4 cylindres 4 temps
766cc à **1400cc** 3 cylindres 4 temps
956cc à **1400cc** 2 cylindres 4 temps

Side-Cars :

Numéros de 501 à 599

A partir de 16 ans pour le pilote et 15 ans pour le passager

maxi 1300cc 4 temps,
Jusqu'à 1400cc pour les Side-Cars de route

Quads :

Numéros de 601 à 699

A partir de 13 ans

125cc 2 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte
250cc 4 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

A partir de 15 ans

550cc 2 temps ou 4 temps maximum répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

A partir de 18 ans

125cc à 750cc mono et bicylindres 2 ou 4 temps, répondant au règlement technique Quads pour les courses de côte

Motos et Side Car Anciens et Classiques : A partir de 16 ans

Anciennes Solos : toute cylindrée. De 1965 à 1979 **Numéros de A001 à A999**

Classiques Solos : toute cylindrée. De 1980 à 1995 **C001 à C999**

Anciennes et Classiques side car : toute cylindrée. Jusqu'à 1995 **S001 à S999**

Les machines tout terrain sont admises en championnat de France de la Montagne. Elles doivent être conformes au règlement du championnat de France Supermotard.

Un titre de Champion de France Junior est également décerné dans la catégorie Moto 25 Power pour les pilotes de moins de 16 ans (à la première course de la saison).

Les numéros 1 à 15, 101 à 115, 201 à 215, 301 à 315, 401 à 415, 501 à 515 et 601 à 615 sont réservés aux 15 premiers du Championnat de France de la catégorie de l'année précédente.

Lors de leur première participation de la saison, les pilotes se voient attribuer un numéro. Ce numéro demeure inchangé durant la saison.

Article 2 - Epreuves

Le championnat 2025 se déroule sur les épreuves suivantes :

17 et 18 mai	BOCOGNAGNO	CORSE
31 mai et 1 ^{er} juin	CHANAZ	MC CHANAZ
14 et 15 juin	MARCHAUX	AM DOUBS
5 et 6 juillet	PANISSIERES	AMRP
19 et 20 juillet	PETIT ABERGEMENT	UM AIN
16 et 17 août	MARLHES	MC LES PICARLOUX
30 et 31 août	FRANGY	X SPORTS GAMES

Des épreuves peuvent être rajoutées ou annulées en cours de saison, dans ce cas les concurrents doivent être prévenus dans les meilleurs délais avant le déroulement de celles-ci.

Elles doivent **être ouvertes** à toutes les classes admises à disputer le championnat, sans exception.

Le calendrier définitif est disponible sur le site www.ffmoto.org.

Article 3 – Engagement des concurrents et licences

Les épreuves du Championnat de France de la Montagne sont réservées aux pilotes de toute nationalité titulaire d'une licence internationale, FIM Europe, NCO, NCP ou NJ délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours et également de la licence NPP et 1 manifestation (impérativement prise en ligne sur le site de la fédération a minima 72h avant l'épreuve).

Les personnes titulaires d'une licence une manifestation ne marquent pas de points au championnat.

Les demandes d'engagement se font uniquement sur www.ffm.engage-sports.com.

Les pilotes NCO sont prioritaires s'ils **se sont engagés sur toutes les épreuves** 5 semaines avant la première épreuve.

Pour les autres pilotes, les demandes d'engagement doivent parvenir 30 jours avant la date de la manifestation, accompagné du droit d'engagement.

Sauf pour la catégorie Promotion, un coureur peut s'engager sur **deux** machines dans **deux** catégories **maximum**, lors de la même manifestation mais il ne peut pas s'engager sur plusieurs machines dans une même catégorie. Chaque machine ne peut être conduite que par un seul pilote. Une machine ne peut servir que dans une seule catégorie.

Pour les catégories motos anciennes uniquement, un pilote moto ou un équipage de side-car peut s'engager dans une deuxième catégorie de motos anciennes (double monte) avec un véhicule différent. Dans ce cas l'engagement global est majoré de 50%.

Le droit d'engagement comprenant le transpondeur est de :

***135€** pour les catégories Moto 25 Power, 300cc et Quads.

***170€** pour la catégorie Promotion

***185€** pour les autres catégories.

***225€** par pilote pour un moto ancienne ou classique ou un side-car ancien

*Majoration 50€ **un mois avant l'épreuve**.

Ces tarifs sont majorés de 15€ pour les pilotes ne s'engageant pas sur tout le championnat.

Le montant du droit d'engagement de la catégorie éducative ne peut pas être supérieur à 20€. La présence d'un éducateur diplômé est obligatoire pour encadrer la catégorie éducative. Le médecin de l'épreuve monte avec la direction de course lors de la démonstration « éducative ». Cette catégorie est non chronométrée.

Les engagements sont clos impérativement **le lundi précédent l'épreuve**. Après la date de clôture, les engagements peuvent être refusés par l'organisateur.

Si dans une catégorie, à la date de clôture des engagements, **moins de 10 pilotes ou équipages sont engagés, la catégorie peut être supprimée**, les pilotes sont informés de la décision dans les meilleurs délais.

Les droits d'engagement sont remboursés dans le mois qui suit l'épreuve, dans la mesure où le concurrent prévient l'organisateur de son forfait avant le début des vérifications administratives.
Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont pas remboursés.

En cas d'annulation de l'épreuve prononcée par le jury, les pilotes ne peuvent prétendre à aucun remboursement.

Les pilotes ayant accédé trois fois au podium au cours de l'année dans la catégorie Promotion ne peuvent plus participer à la catégorie Promotion pour les trois années suivantes.

Lors de la première épreuve, les concurrents élisent leurs 3 représentants : 1 solo, 1 sidecariste, 1 quad.

Article 4 - Briefing

Un briefing est organisé sur chaque épreuve avant le début des essais. Tous les pilotes sont tenus d'y participer et doivent émarger la feuille de présence.
Toute absence est sanctionnée d'une amende de 75€.
Les catégories Promotion **et Motos Anciennes** bénéficient d'un briefing.

Article 5 - Parcours

Le championnat se dispute sur les parcours retenus et validés par la commission, après examen des candidatures et visite des parcours (définition des emplacements **des postes de commissaires** et des types de protection).

Les épreuves doivent se dérouler sur un parcours ascendant, d'une largeur minimum de 4 mètres et interdit temporairement à la circulation. Le revêtement doit être correct.

Les parcours ne correspondant pas à la définition précédente peuvent éventuellement être acceptés après étude par la commission.

Pour des raisons de sécurité, la commission nationale de vitesse se réserve le droit de refuser la validation d'une piste, même si celle-ci répond aux critères précités.

Un agrément Championnat de France concernant une course de côte est valable pendant quatre ans, sauf modification importante sur le tracé.

Le départ de la côte doit être aménagé par le tracé de 2 lignes :

- *La ligne de départ barrant la chaussée située 3 mètres avant l'axe de la boucle chrono,
- *La seconde située à 15 mètres au-delà de la ligne de départ,

L'intervalle compris entre ces deux lignes constituant la zone de faux départ.

Un seul faux départ est toléré par montée.

Aucune zone de chauffe ne doit être prévue.

Chicane : Dans le cas d'une chicane sur le tracé : celle-ci est matérialisée par des plots en plastique lestés de sable. Elle est marquée au sol par de la peinture avec un deuxième marquage 10 cm en aval.
Le non-respect de la chicane ou un déplacement des plots supérieur à 10 cm entraîne la suppression du temps de la montée en essais et de deux secondes de pénalité en course.

Configuration Quads (à définir pour chaque tracé lors de la visite de la piste) : **des minis cônes sont placés aux endroits retenus, ils restent en permanence durant l'épreuve.**

Le non-respect des marquages ou un déplacement de ceux-ci entraîne une pénalité de 1 seconde par marquage déplacé.

Dans la mesure du possible, la visite de sécurité de la piste est faite le vendredi après 17h30.

Article 6 - Transpondeurs

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeurs.

En catégorie Anciennes et Classiques, le même transpondeur sert pour la course en régularité et la course de vitesse.

Lors de chaque épreuve, les concurrents se voient remettre, **une fois les vérifications techniques et administratives terminées et validées**, un transpondeur qu'ils doivent restituer à l'issue de la manifestation.

Le transpondeur doit être placé **conformément aux prescriptions du service de chronométrage**.

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. **Il doit être restitué au plus tard une heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le pilote doit l'envoyer dans les trois jours à la FFM où à l'adresse du responsable chronométrage.**

Article 7 – Déroulement des épreuves

Conformément aux dispositions des règles générales CNV pour les courses de côte.

Les séries, **les doubles montes et le planning horaire de l'épreuve** sont définis par le directeur de course suivant le nombre de pilotes.

Dans la mesure du possible ce schéma de série est appliqué durant tout le championnat.

En essais comme en course, les départs sont donnés au minimum toutes les 20 secondes.

Les épreuves de Championnat de France de la Montagne se déroulent sur deux journées. Chacune des journées est indépendante et comporte des essais et des courses.

1^{ère} journée :

Essais libres
Essais chronométrés
1^{ère} manche de course
Essais libres si possible

2^{ème} journée :

Essais libres
Essais chronométrés
2^{ème} manche de course
3^{ème} manche de course

A minima le pilote doit satisfaire à une montée d'essai chronométrés pour participer aux courses 1, 2 et 3.

Si un pilote ne pouvait pas participer aux essais chronométrés, le jury **avec l'accord du directeur de course** peut le repêcher en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Dans la catégorie moto ancienne, classique ou side car ancien, pour chacune des épreuves, il y a au minimum 2 montées libres, 2 montées chronométrées et 4 courses (2 vitesse et 2 régularité) réparties de la façon suivante :

- *samedi : régularité avec 1 essai libre, 1 essai chronométré et 2 montées.
- *dimanche : vitesse avec 1 essai libre, 1 essai chronométré et 2 montées.

Les montées se font dans l'ordre des numéros pour les essais libres et chronométrés. Les essais chronos du samedi déterminent l'ordre de départ de la course 1, ceux du dimanche de la course 2 et 3.

Les montées de courses se font dans l'ordre inverse du résultat des essais chronométrés **(le dernier qualifié part en premier,...)** à l'exception des catégories **Moto 25 Power, Motos Anciennes et Promotion, qui partent dans l'ordre des qualifications.**

Ne peuvent participer aux courses que les concurrents ayant réalisé un temps inférieur à celui du premier de sa classe majoré de 30%.

Toute série qui est commencée ne peut être interrompue par un retardataire d'une autre série (double monte et série rapprochée) celui-ci part en dernier de la série en cours avec une pénalité d'une seconde.

Tout pilote qui ne se présente pas sur la ligne de départ dans l'ordre de son numéro et qui occasionne un retard dans les procédures de départ est pénalisé de deux secondes. Il part en dernier de sa série.

S'il se met à pleuvoir, le directeur de course peut neutraliser la montée et la déclarer WET dans les conditions des règles générales de vitesse pour les courses de côte. Il est donné 20 minutes pour un changement de pneumatiques (avec nouveau départ de l'ensemble de la série).

A l'issue de la troisième montée, sont obligatoirement mises en parc fermé les motos des pilotes ayant réalisé les trois meilleurs temps, ainsi que toute autre moto choisie par la direction de course pour une durée de trente minutes à compter de l'heure d'affichage des résultats. Ces dernières sont sous le contrôle d'un commissaire technique et sous la responsabilité du pilote.

Il est rappelé que le port du casque (qui doit être conforme à l'article 15 des règles générales des contrôles techniques) est également obligatoire pour le retour.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fait sous la responsabilité du directeur de course.

Tout pilote qui déclare forfait pendant l'épreuve doit le déclarer immédiatement à la direction de course.

Article 8 - Classements

Chaque manche donne lieu à l'attribution de points, **un point est attribué au premier à l'issue des qualifications.**

Dans chaque catégorie, les points suivants sont attribués pour chaque montée :

1 ^{er}	25 points	6 ^{ème}	10 points	11 ^{ème}	5 points
2 ^{ème}	20 points	7 ^{ème}	9 points	12 ^{ème}	4 points
3 ^{ème}	16 points	8 ^{ème}	8 points	13 ^{ème}	3 points
4 ^{ème}	13 points	9 ^{ème}	7 points	14 ^{ème}	2 points
5 ^{ème}	11 points	10 ^{ème}	6 points	15 ^{ème}	1 point

Concernant l'attribution des points, dans le cas où deux pilotes sont ex-aequo, ils marquent tous les deux le nombre de points de la place qu'ils ont obtenue, les suivants marquent les points correspondant à leur place. Exemple : deux pilotes sont ex-aequo en ayant réalisés le troisième temps, ils marquent chacun 16 points le suivant marque donc 11 points.

Les ex-aequo sont départagés en considération du nombre de places de 1^{er}, 2^{ème}, etc. S'il est impossible de les départager, ils ont le même classement.

Le classement de l'épreuve est effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote dans les 3 séries, les primes sont attribuées en fonction de ce classement.

Pour la catégorie 25 power un classement global est effectué ainsi qu'un classement pour la catégorie junior.

Pour les catégories moto ancienne, classique et side car, en régularité, le classement ne prend en compte que l'écart entre les deux montées de course du samedi, **celui qui a le plus petit écart entre les 2 montées de course est déclaré vainqueur. En vitesse, le plus rapide sur le classement journée est déclaré vainqueur.**

Le classement régularité se fait sur les deux montées du samedi.

Le classement vitesse se fait sur les deux montées du dimanche.

Le podium est établi sur le temps de la meilleure des manches.

Une série supplémentaire course 2 a lieu pour la catégorie régularité le samedi.

Pour toutes les catégories, il faut un minimum de 5 pilotes pour obtenir un titre de champion de France.

Si moins de 5 pilotes sont classés dans une catégorie à la fin de l'année, celle-ci devient Trophée de France.

Article 9 - Réclamations

Le dépôt de réclamation doit s'effectuer conformément à l'article 8 du règlement général **et au maximum 30 minutes après l'affichage des résultats signés par le directeur de course.**

Le directeur de course peut faire démonter toute machine de son choix, à l'arrivée, sans que le pilote visé puisse prétendre à une indemnité quelconque.

Article 10 - Remise des prix

Dans la mesure du possible la remise des prix doit se faire au maximum une heure après l'affichage des résultats de la dernière manche de course.

Des lots ou coupes doivent être prévus pour la catégorie éducative.

Des coupes aux 3 premiers de toutes les catégories (y compris juniors) doivent obligatoirement être remises.

Des coupes sont attribuées au 3 premiers des Promotion 1, 2 et 3 en fonction du classement.

Pour les motos et side car anciens, des coupes sont remises aux 3 premiers de toutes les catégories vitesse et régularité.

Les prix minimums suivants doivent être versés aux pilotes dans chaque classe du Championnat de France (à l'exception des catégories Moto 25 Power, 300, Quads, Promo et motos anciennes) et sont attribués suivant le temps de la meilleure montée de chaque pilote, (classement journée) et suivant le nombre d'engagés.

Primes attribuées pour 10 engagements et plus :

1 ^{er}	200€	2 ^{ème}	140€	3 ^{ème}	120€
-----------------	------	------------------	------	------------------	------

Primes attribuées pour moins de dix engagements :

1 ^{er}	Remboursement du droit d'engagement.
-----------------	--------------------------------------

Article 11 - Officiels

La CNV désigne un délégué, président du jury, un directeur de course, un directeur de course adjoint, et deux commissaires techniques 2^{ème} degré (dont un responsable). Un commissaire 2^{ème} degré supplémentaire est désigné par la CNV, il a en charge les contrôles sonométriques.

Le club organisateur doit nommer au minimum deux commissaires sportifs 2^{ème} degré pour le jury et un commissaire technique (minimum 1^{er} degré). Ces désignations doivent avoir obtenu l'aval de la C.N.V.

La FFM désigne les chronométrateurs. Leurs frais sont pris en charge par le club organisateur sur la base d'un forfait défini par la fédération.

Article 12 – Responsabilité

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 peuvent en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Vie dans l'enceinte du parc coureur, courtoise et respect envers les autres pilotes sont de mise, il est impératif qu'à partir de 22h00 le calme soit de rigueur, attention au volume de la musique, aux éclats de voix et autres manifestations sonores.

Il est rappelé aux pilotes qu'ils sont responsables de leurs accompagnants.

Chaque concurrent doit être en possession d'un tapis environnemental.

Tout pilote ou accompagnant qui est pris dans la côte les jours précédents l'épreuve avec une machine non-conforme au code de la route ou en violation avec celui-ci est sanctionné par le jury. Cette sanction peut aller jusqu'à l'exclusion.

L'accès du parc pilote à la ligne de départ et la descente de la cote se font à vitesse modérée, avec casque et gants et combinaison fermée.

Les comportements suivants sont interdits : burn, roue arrière, roue avant (stoppie), vitesse excessive.

Afin d'être identifiables, les véhicules motorisés deux roues, homologués et assurés, utilisés comme moyen de déplacement par les pilotes (enfant, accompagnateurs, etc.) doivent porter à l'avant une plaque avec le numéro de départ barré.

Article 13 – 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 14 – Vérifications administratives et techniques

Article 14.1 - Généralités

Les pilotes présentant des machines aux contrôles administratif et technique sans leur carte grise, ou pour les machines en RSV, sans une facture émise par un professionnel certifiant que la machine ne présente aucun danger, se voient refuser la participation à l'épreuve sans pouvoir prétendre au remboursement du droit d'engagement. **Cette disposition ne s'applique pas à l'éducatif et au 25 Power.**

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité.

Les contrôles ont lieu le jour précédent les essais a minima de 14h30 à 19h30 et se poursuivent le jour des essais de 7h30 à 9h30.

Chaque concurrent doit également soumettre sa (ou ses) machine(s) aux opérations de vérifications techniques y compris au sonomètre.

Les contrôles techniques sont effectués tels que décrits au chapitre des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de côte.

Les vérifications techniques préliminaires sont des vérifications de sécurité, la conformité de la machine **et de l'équipement** reste sous la responsabilité du pilote.

Lors de la première épreuve, les pilotes (sauf Promotion et Educative) reçoivent un livret technique qu'ils doivent obligatoirement présenter aux commissaires techniques à chaque épreuve.

Pour la catégorie Moto 25 Power des contrôles de puissance peuvent être effectués durant la manifestation.

Article 14.2 - Numéros

La couleur des numéros est libre à condition que les dimensions restent réglementaires et que leur contraste soit suffisant pour être lisible. Les commissaires techniques sont juges de la bonne lisibilité des plaques numéros.

Pour toutes les catégories Promotion : Fond JAUNE mat (RAL 1003)/ Numéros NOIR mat.

Article 14.3 - Carburant

Le carburant doit être conforme aux dispositions de l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

Article 14.4 – Contrôle du bruit

Leur niveau sonore doit être inférieur à 102 dB/A conformément à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques (méthode FIM).

Un compte tour fixe, permanent et en état de fonctionnement doit être présent sur toutes les machines.

Les mesures débutent lors de la première montée pour toutes les machines. Les mesures débutent lors de la première montée

Toute machine non conforme sera recontrôlée à l'arrivée de la seconde montée.

Des contrôles aléatoires peuvent être faits à tout moment de la manifestation.

En cas de non-conformité le pilote peut être sanctionné.

Méthode de contrôle sonométrique des machines classiques et historiques

Le régime moteur est calculé en tenant compte de la course du piston et de l'année de production de la machine (année modèle de la machine).

Le pilote s'engage à respecter le niveau sonore indiqué dans le règlement soit 102 dB/A maxi (se référer à la *Méthode de contrôle sono métrique des machines classiques & historiques ci-dessous*).

Le sonomètre pour la mesure doit être placé à 50 cm et 45° par rapport à l'axe du pot d'échappement (méthode FFM 2012).

Le régime moteur pour la prise de son correspond à une vitesse linéaire du piston de :

Production Année ou période	Vitesse linéaire du piston VP	Régime moteur
Jusqu'à 1960	8 m/s minimum	Minimum 50% du régime max *
1960 à 1969	9 m/s	Minimum 50% du régime max *
1970 à 1980	10 m/s	Minimum 50% du régime max *
Après 1980	11 m/s	Minimum 50% du régime max *
* - Valeur indicative - Appliquer la formule ci-dessous pour la valeur exacte		

Calcul valable pour les 2 temps et 4 temps confondus.

Silencieux : La sortie doit être protégée (bord arrondi)

La formule de calcul du régime moteur à appliquer pour la mesure du bruit est la suivante :

$$N(T/mn)=(VP/(C*2))*60*1000$$

N= régime moteur

VP= Vitesse du piston

C= course du moteur

Le contrôle du bruit des machines supermotard et quads est effectué selon les règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de cotes CNV.

Article 14.5 – Usage de la visserie alliage et titane

Interdite pour la partie cycle et moteur autre que celle prévue d'origine.

Article 15 – Equipement obligatoire

Le pilote est responsable de la lisibilité des marques d'homologation de ses équipements (casques, dorsales...), si ces marques sont illisibles les équipements sont refusés par les commissaires techniques.

À tout moment de la manifestation, les commissaires techniques peuvent, s'ils le jugent nécessaire, retirer toutes marques d'approbation FFM sur les casques, et/ou saisir temporairement une pièce de l'équipement qu'ils jugeraient non conforme ou dangereuse. Un rapport est immédiatement adressé au directeur de course pour l'en informer.

Liste de l'équipement :

*Combinaison de cuir ou jugé équivalent homologué une pièce **en bon état**,

*Gants en cuir ou jugé équivalent homologué sans déchirures et à manchettes,

*Bottes en cuir ou jugé équivalent homologué et en bon état (bottines recouvrant au minima la cheville tolérés pour les pilotes et passager side car et **quadeurs**)

***Protection pectorale EN1621-3 (sauf pour les passagers side car)**

Les normes de casques suivantes sont autorisées :

*Europe :ECE 22-06 P et ECE 22-05 P

*Japon : JIS T 8133 : 2015

*USA : SNELL M 2015

*FIM : FRHPhe - 01

Le port du casque intégral avec visière est obligatoire. Les casques modulables, tout terrain, off road et jet sont interdits. Aucune adjonction d'appendice non homologué n'est autorisée sur ou à l'intérieur des casques. Les autocollants, autres que ceux d'origine, sont interdits sur les casques.

Le port d'un **airbag (intégré ou gilet) homologué est obligatoire pour tous les pilotes (sauf pour les équipages side-car et la catégorie 25 power qui conservent la protection dorsale homologuée EN 1621-2).**

En cas de chute, suivant la gravité et si le pilote ne reprend pas la piste, le directeur de course récupère le casque et le remet au responsable du contrôle technique, celui-ci décide de la conformité du casque, il est en mesure de le confisquer jusqu'à la fin de l'épreuve.

Dans le cas d'une chute et du non-rapatriement immédiat de la moto, l'organisateur veille à mettre la machine en sécurité et bâchée, à l'abri du public.

A la suite d'une chute et au rapatriement de la machine, les contrôleurs techniques doivent obligatoirement examiner l'équipement du pilote et la machine concernée.

Article 16 – Règles techniques générales toutes catégories machines solos

Les machines autorisées à disputer le Championnat de la Montagne doivent répondre aux définitions des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits de vitesse et des courses de cote CNV.

Les machines tout terrain conformes au règlement supermotard sont également admises en championnat de France.

Une machine ne peut servir que dans une seule catégorie et ne peut pas être échangée entre pilote pendant une épreuve.

Article 16.1 – Béquille

Pour les motos anciennes, des béquilles sécurisées (ne se rabattent pas de façon autonome) sont autorisées, elles doivent être solidement reliées aux parties fixes de la moto.

Article 16.2 – Cadre

Le numéro de cadre doit correspondre en tous points au numéro figurant sur la carte grise ou sur la facture (cf. article 4).

En cas de remplacement du cadre par un modèle d'occasion, le pilote doit avoir en sa possession l'original de la facture d'achat de ce cadre.

Tous les cas non conformes seront soumis au Jury de l'épreuve.

Article 16.3 – Commandes au pied

Celles-ci sont libres à l'exception de la longueur minimum des repose-pieds qui 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 doivent comporter un embout fabriqué dans une matière Téflon, plastique ou équivalent (diamètre 16 mm). Les repose-pieds repliables doivent être obligatoirement rappelés par un ressort en position basse.

Article 16.4 – Carénage

Tout carénage du commerce est admis à condition que la fixation présente toutes les garanties de sécurité et conserve l'aspect et la forme générale du modèle d'origine.

Pour les machines 4 temps, les bacs récupérateurs d'huile sont obligatoires.

Le carénage inférieur doit être construit pour recueillir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement moteur. Le carénage ne doit comporter aucun trou ou bouchon.

Les motos n'ayant pas à l'origine de carénage doivent être équipées d'un sabot pour la récupération de la moitié du liquide de refroidissement et de lubrification moteur.

Les bas de carénage (**vierges de trous et bouchons**) sont déposés pour le passage au contrôle technique.

Article 16.5 – Système de refroidissement

D'origine du type considéré. Le calorstat peut être retiré.

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

Article 16.6 – Récupérateurs

Les machines doivent être munies 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 des récupérateurs devra être :

- de 250 ml pour les reniflards de la boîte de vitesse.
- de 500 ml pour le moteur,

Les reniflards d'huile doivent être connectés 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 ml 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 ml) en matériau approprié.

Article 16.7 – Boite de vitesses

Boite d'origine du type considéré. Le changement de la démultiplication finale est autorisé. La largeur de la chaîne de transmission finale peut être changée, mais le pas doit rester d'origine.

Article 16.8 – Coupe circuit

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.

En side-car, un coupe-circuit pour le pilote et le passager est obligatoire et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi d'un mètre. Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Tous les axes et vis de direction et suspension doivent être freinés avec des écrous freins ou par du fil à freiner.

Article 16.9 – Partie cycle

D'origine du type considéré.

Article 16.10 – Roues

Libres, sauf magnésium et carbone. Entretoises des roues avant et arrière libres.

Les supports de béquille doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente, respecter les dimensions suivantes : diamètre 30 mm, longueur 40mm, vis de fixation en retrait.

Une protection (matière plastique, téflon) des axes de roues est autorisée pour autant qu'elle ne dépasse pas de plus de 22 mm de chaque côté par rapport à l'extrémité de l'axe d'origine.

Article 16.11 – Pneumatiques

Les pneus utilisés doivent être du type tourisme, sculptés, moulés, tarifés et porter la lettre symbole de vitesse maximum (H. S. V.Z ou W) conformément à la norme ETRTO.

Les pneus référencés cross ou enduro sont interdits.

Le retailage des pneus est interdit.

Pneus slicks interdits sauf :

*motos équipées de pneumatiques de tailles 90/80-17 pour l'avant et 115/75-17 pour l'arrière (en particulier pour 125 et 250 Moto 1).

***motos** de la catégorie Moto 25 Power.

*motos de la catégorie OPEN pneumatiques slick à l'avant uniquement.

***motos Promotion en 125cc.**

Les pneus pluie sont autorisés (**sauf motos anciennes**).

L'utilisation des couvertures chauffantes est autorisée.

Les pneumatiques doivent être montés dans le sens de rotation prévu par le fabricant.

Article 16.12 – Système d'échappement

Les silencieux peuvent être remplacés par un adaptable.

Article 16.13 – Fourche

Pièce d'origine du type considéré. Positionnement en hauteur par rapport aux tés de fourche libre. Qualité et quantité d'huile libres. Clapet de fourche libre. Ressort libre et cale de compression autorisée.

Article 16.14 – Réservoir d'essence

Pièce d'origine du type considéré.

Article 16.15 – Réservoir d'huile

Pièce d'origine du type considéré.

Article 16.16 – Guidon

Libre du commerce.

Les extrémités doivent être obligatoirement bouchées. La réparation des guidons est interdite. **Titane et carbone interdits.**

Article 16.17 – Pontets de fourche

Autorisés. Protection obligatoire.

Article 16.18 – Amortisseur de direction

Autorisé. **Ne peut pas servir de butée de direction.**

Article 16.19 – Freins

Sont autorisés le changement des flexibles (la séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur), du liquide et des plaquettes de frein, à condition que le dispositif adopté présente toutes les garanties de sécurité.

Disques de frein adaptables autorisés. Disques carbone interdits.

La protection du levier de frein avant est obligatoire.

Article 16.20 – Amortisseur arrière

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 doit être conservé d'origine. Seuls sont admis les amortisseurs adaptables se montant sans aucun changement ou modification du système existant.

La partie démontable du garde boue arrière peut être retirée.

Article 16.21 – Protection de chaîne, pignon sortie de boîte de vitesse

Une protection (**dent de requin**) fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire.

Elle doit être en matériau de type nylon ou téflon, ou matériaux composites ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5mm. **Elle doit être fixée solidement.**

Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire.

Article 16.22 – Kick – démarreur

Le système de démarrage doit être en état de fonctionnement.

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

Article 16.23 – Embrayage

Pièce d'origine du type considéré. Renforcement des ressorts autorisé. Nombre de disques garnis identiques à l'origine.

Article 16.24 – Feu arrière

Le feu arrière n'est pas obligatoire.

Article 17 – Règles techniques spécifiques par catégories

Article 17.1 – Catégorie motos anciennes et side car anciens

Seules les motos et side-cars construits ou modifiés pour participer aux courses sont habilités à participer au championnat. Les motos et side-car fabriqués avant le 31/12/1995 sont admis à concourir pour le championnat. De même sont autorisées à participer des répliques fabriquées avec des techniques en vigueur jusqu'à la fin de l'année 1995.

Les véhicules qui ne répondent pas au règlement technique en vigueur ne sont pas autorisés à participer au championnat.

Sont interdits :

- *Frein avant avec étriers radiaux
- *Etriers de frein 4 pistons maxi
- *Pas de moteur suralimenté (turbo)
- *Phares et rétroviseurs, sont prohibés sur les véhicules destinés à concourir.
- *Les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits
- *Les pneus pluie sont interdits dans la catégorie Anciennes
- *Les roues de 17 pouces ne sont autorisées en Anciennes que dans la mesure où ils équipent les machines livrées en France en équipement d'origine (catalogue ou article original faisant foi).

Sont autorisés :

- *Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les catégories Anciennes et Classiques
- *Les roues de 17 pouces ne sont autorisées que dans la catégorie Classiques
- *Pneus : toutes marques et types actuels vendus dans le commerce

Sont obligatoires :

- *Le garde-boue : avant et arrière
- *Le garde-boue à l'avant peut être absent seulement en présence d'un carénage complet
- *La séparation des durites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur
- *Les motos doivent être équipées de freins à commandes indépendantes pour chacune des deux roues
- *Les bouchons de vidange moteur doivent être freinés

Article 17.2 – Catégorie Promotion

Dans le cadre des épreuves organisées sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme, celle-ci propose à l'intention des pilotes amateurs un cycle d'épreuves sans classement cumulé dénommé Promotion Côte.

Les pilotes NCO engagés en catégorie Promotion ne peuvent pas rouler dans une autre catégorie du championnat de France sur l'épreuve à laquelle ils participent dans la catégorie Promotion, excepté en tant que passager side-car.

La catégorie Découverte est réservée aux licenciés première année ou une manifestation.

Article 17.2.1 – Définition des machines Promotion

Le motorcycle de promotion doit être fabriqué en série et être vendu normalement dans le commerce. **Il 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 peuvent participer aux épreuves Promotion 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 doivent être en possession d'une attestation officielle de prêt de ce dernier. Ce document permet l'identification de la machine, y figurent en plus de l'identité du bénéficiaire de ce prêt, l'appellation commerciale, le type mine et le numéro de châssis.**

Tous les points non décrits dans ce règlement spécifique Promotion doivent être conformes aux

règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côtes.

Article 17.2.2 – Modifications obligatoires

Doivent être retirés obligatoirement :

- *les clignotants (ou scotchés)
- *le(s) rétroviseur(s)
- *les repose-pied passager
- *la plaque minéralogique
- *le phare (ou scotchés)
- *le feu arrière (ou scotchés)
- *le klaxon

Article 18 – Règles générales et technique side car

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants (ne concerne pas les side car classic dont les spécifications sont notées dans leur propre règlement). Tous les axes et vis de direction doivent être freinés. Les axes et vis de suspension doivent être freinés par des écrous frein ou par du fil à freiner.

Article 18.1 – Règlement technique side car rallye routier

Appartient à la catégorie side-car tout véhicule à trois roues laissant deux traces sur le sol et composé d'une moto formant une trace et d'un side-car pour le passager formant l'autre trace. Les Side-cars doivent être homologués et strictement conformes au code de la route et à la feuille d'homologation. Ils doivent être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au Side car homologué.

***Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le coureur et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du conducteur (ou ses vêtements) soit en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huile et de carburant**

***Les ailerons ou autres dispositifs aérodynamiques sont autorisés à condition qu'ils ne dépassent pas les dimensions de la carrosserie et qu'ils soient partie intégrante du carénage et/ou de la carrosserie. Ils ne doivent pas dépasser la largeur du carénage ni la hauteur du guidon.**

***Le réservoir d'essence doit être protégé de manière indépendante contre tout contact avec le sol**

***La batterie doit être protégée de telle façon que ni le conducteur, ni le passager ne puissent entrer directement en contact avec la batterie ou son contenu**

***Les pneus doivent être homologués ;**

***Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté ; Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;**

***Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue ;**

***Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'en profil, il ne dépasse pas la surface du carénage et que, lors d'un accident, le bouchon ne puisse pas être arraché. La mise à l'air libre du réservoir à carburant doit se faire sans que le pilote ou le passager ne puissent être atteints par les projections de carburant ;**

***Le garde-boue avant doit couvrir 10 % (dix) au minimum de la circonférence de la roue avant ; Si le Side-car est amovible, il doit être fixé au motorcycle en quatre points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité ;**

***La garde au sol mesurée sur toute la longueur et la largeur du véhicule ne doit pas être inférieure à 75 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager.**

***Le guidon doit être placé au-dessus de l'axe de la roue et plus haut que le siège conducteur. L'unité de direction peut seulement comporter une fourche ou un bras oscillant monté sur un ou des supports ou sur une fourche télescopique. Les bras articulés sont autorisés pour diriger la roue du side-car ;**

***Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;**

***Les tuyaux d'échappement fixés à côté du Side-car doivent être protégés pour éviter au passager de se brûler et leur sortie doit être horizontale sur 30 mm au moins et dirigée vers l'arrière ;**

***Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du Side Car, et l'extrémité arrière du pot d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Sidecar.**

*L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de part de l'axe longitudinal

*Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine ; ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé ;

*Les dimensions du side-car devront être conformes à celle portée sur la feuille d'homologation.

Article 19 – Règles techniques générales pour les quads

Tous les points non décrits dans ce règlement spécifique quads doivent être conformes aux règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

Article 19.1 – Règles Générales Quads

Le quad de compétition est un véhicule à 4 roues ayant une roue à chaque extrémité diagonale. Un seul pilote est assis à califourchon. Aucune restriction n'est imposée quant à la marque, la construction ou le genre de motorcycle en dehors de celles spécifiées ci-dessous. La cylindrée doit être : 125cc à 750cc mono et bicylindres 2 temps ou 4 temps.

Article 19.2 – Direction – Guidon – Papillon des gaz

La direction est assurée par les roues avant et par l'intermédiaire d'un guidon d'une largeur de 650 mm mini à 850 mm maxi.

En cas de parties de fixation saillantes celles-ci doivent avoir une protection rembourrée.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de C/C.

Tous les leviers doivent se terminer par une boule sphérique de 16 mm minimum.

La réparation des guidons en alliage léger est interdite.

Le papillon des gaz doit se fermer lorsque le pilote ne s'agrippe plus à la poignée ou au levier.

Le coupe circuit doit interrompre le circuit primaire de l'allumage et être attaché au pilote. Il doit couper l'allumage si le pilote quitte sa machine.

La protection du levier des frein n'est pas requise compte tenu de l'architecture du véhicule rendant impossible l'enchevêtrement.

Article 19.3 - Transmission

La transmission doit s'effectuer par les roues arrière uniquement par l'intermédiaire d'un axe solide (les différentiels ne sont pas autorisés).

Un pare-chocs ou protection (**bumper**) protégeant l'arrière de la couronne et du disque de frein est requis.

Le pignon de sortie de boîte de vitesses doit être protégé **par un carter ou une protection adéquate.**

Article 19.4 – Roues et pneumatiques

Le diamètre des jantes doit être compris entre 8 et 10 pouces pour les roues avant et arrières.

Les roues à rayons ne sont pas autorisées.

Les roues arrière doivent être protégées par des gardes boues en matériaux incassables couvrant chaque roue sous un angle de 30 degrés minimum.

Le retailage des pneumatiques **est interdit.**

Les pneus slicks sont autorisés.

Les pneus de types TT, Enduro et Cross sont interdits.

La hauteur de sculpture est de 8 mm maximum.

Article 19.5 - Freins

Les roues avant doivent être munies d'un frein fonctionnel installé sur chaque axe, les roues arrière doivent être équipées d'un frein unique solidaire de l'axe de transmission.

Les freins avant sont commandés par un levier fixé au guidon. Le frein arrière est commandé par une pédale au pied, le freinage intégral est autorisé.

La protection de frein avant n'est pas obligatoire.

Article 19.6 – Moteur et protection moteur

Les carters moteurs ne peuvent être positionnés derrière le pilote.
Freinage par un fil acier ou inox de sécurité des bouchons de remplissage d'huile, de vidange, de niveau ainsi que tous les raccords amovibles de durites d'huile de lubrification.
Récupérateur (huile, essence, eau) :

*Moteurs 2 temps, un récupérateur d'essence **de carburateur** de 0.5 litre doit être correctement fixé.

*Moteurs 4 temps, le système de recyclage doit rester connecté. Un carénage ou un sabot doit être positionné sous le moteur afin de permettre la récupération de 50% des liquides, huile moteur et/ou eau du circuit de refroidissement, en cas d'incident moteur.

Les récupérateurs doivent être vidés avant chaque départ et doivent rester étanches même si le quad est couché. Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau.

Article 19.7 – Dimensions

La largeur totale, hors tout, ne peut excéder **1300** mm.

La hauteur maxi au niveau de siège du pilote doit être de **950** mm.

La garde au sol doit être **supérieure à 50 mm sur la surface totale du quad.**

Article 19.8 - Protections

Un bumper ou tube de protection doit être fixé à l'avant et à l'arrière du véhicule. Dans le cas d'un tube les deux extrémités doivent être obstruées par un embout en nylon, plastique, ou matière équivalente et arrondi. Un nerf bar sans partie saillante d'un diamètre minimum de 25 mm doit être prévu de chaque côté du véhicule. Il doit être fixé par un minimum de 2 points et comporter des sangles entrecroisées ou un treillis rigide pour empêcher que le pied du pilote ne touche le sol accidentellement et en retrait de 100 mm maximum par rapport à l'alignement extérieur des roues avant.

Ce nerf bar doit, par construction, être relevé à l'arrière de 100 mm minimum ou être équipé d'une protection rigide évitant l'intrusion d'un pied entre celui-ci et le protège roue arrière.

Article 19.9 - Silencieux

Le silencieux ne doit pas dépasser l'aplomb arrière de la machine. Le tube de fuite ne doit pas dépasser de plus de 5 mm le corps du silencieux.

Le niveau sonore doit être **conforme** à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

Article 19.10 – Plaques et numéros des machines

Les machines doivent porter 3 plaques numéros, une sur la face avant et une sur chaque flan.

Les couleurs sont libres mais les numéros doivent être lisibles, le contraste doit être suffisamment marqué par rapport au fond de couleur des carénages. Le commissaire technique peut refuser toute plaque et numéro si ceux-ci ne sont pas lisibles.

Article 19.11 – Réservoir et carburant

La mise à l'air du réservoir d'essence doit être équipée d'un clapet anti-retour qui évite le refoulement de carburant, y compris en cas de retournement de la machine.

L'essence utilisée doit être pour les 4T être du super sans plomb, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

Pour les 2T, l'essence utilisée doit être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL.

Si d'autres essences sont utilisées, elles doivent être conformes à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte.

A la demande du jury de l'épreuve, il peut être procédé à des contrôles de carburant et de cylindrée.

Si un contrôle de cylindrée est demandé par le jury de l'épreuve, et s'il s'avère que le véhicule est conforme, il est alloué la somme de 40€ pour un 2 temps et de 60€ pour un 4 temps.

Article 19.12 - Equipement

L'équipement des pilotes doit être conforme à l'article 15 des règles générales pour les contrôles techniques des épreuves relevant des circuits et des courses de côte. **Gilet airbag ou combinaisons avec airbag intégré homologué sont obligatoires.**

Le feu rouge arrière n'est pas requis car ce sont des courses contre la montre uniquement.

La mousse dans le réservoir n'est pas obligatoire.