



Annuaire Ligue d'Aquitaine Motocyclisme 2010

Règlement vitesse

➤ **Article 1 : Définition**

La Ligue d'Aquitaine met en compétition en 2010 le Championnat de Ligue de Vitesse.

Un champion sera désigné dans les classes suivantes :

50 cc (jusqu'à 49,9 cc)

125 cc (80 à 125 cc)

250 cc (126 à 250 cc 2 ou 4 Temps)

Supermono (motos dérivées du tout terrain, monocylindres 2 ou 4 T, cylindrée supérieure à 200 cc)

Bataille des 500 (bicylindres 4 T, cylindrée inférieure à 500 cc)

600 cc (300 à 600 cc 4 cylindres, 300 à 675 cc 3 cylindres, 501 à 750 cc 1 ou 2 cylindres)

1300 cc (601 à 1300 cc)

Twins (Bicylindres 4 temps, cylindrée supérieure à 501 cc)

Motos anciennes (immatriculées avant le 31 décembre 1984), (voir Article 12)

Side-cars

Quads

Féminin : dans chacune de ces classes, un classement féminin, ne donnant pas de podium ou de prix particulier, sera effectué donnant des points pour l'attribution d'un titre féminin en fin de saison, par cumul des points acquis dans toutes les catégories.

Endurance (classement établi avec les résultats des épreuves d'endurance sur circuit) : réservé aux motos de plus de 450 cc

Un trophée sera remis en fin de saison au vainqueur de chaque classe de ce championnat, sous réserve d'avoir marqué des points dans au moins 2 épreuves.

Tout règlement particulier des épreuves devra être établi en conformité au présent règlement et à l'annexe A de la FFM.

➤ **Article 2 : Concurrents**

Licences NCA

Pourront disputer le championnat de Ligue de Vitesse tous les pilotes licenciés NCA (licence compétition) dans un club de la Ligue d'Aquitaine pour l'année en cours.

Licences NCB et "une épreuve"

Ils peuvent participer aux podiums et toucher les primes d'arrivée mais ne marquent pas de points au championnat de Ligue. A part ce point, l'ensemble de la présente réglementation leur est opposable.

Si l'épreuve est inscrite en Championnat de France de la Montagne, c'est le règlement de ce Championnat qui s'applique (tous les licenciés NCB et "une épreuve" sont inscrits dans une catégorie "Promotion" ne donnant pas droit aux primes).

En 50 cc, pour des raisons de sécurité, les licences "une épreuve" ne pourront être acceptées qu'en course de côte.

Équipement :

Les pilotes devront présenter leur équipement complet :

Casque : seuls les casques intégraux sont acceptés ; ils doivent être conformes à la norme ECE 22/05 Seuls les systèmes de rétention par jugulaire (boucle double D ou automatique) sont autorisés.

Gants cuir ;

Combinaison cuir 1 pièce obligatoire. Doublure nylon interdite.

Protection dorsale homologuée norme CE obligatoire, la norme EN 1621-1 et 1621-2 est hautement recommandé et sera obligatoire en 2011.

Bottes en cuir ou équivalent

➤ Article 3 : Machines

GENERALITES

Les machines devront répondre aux définitions du règlement FFM des machines de course sur route.

Les machines tous terrains aménagés pour répondre aux clauses du dit règlement seront également admises.

PNEUS :

Les pneus slick et slick retaillés seront interdits en course de côte pour toutes les catégories sauf pour les side-cars.

Pneus tout-terrain interdits.

PLAQUES à NUMEROS :

Les couleurs de plaques sont libres dans chaque catégorie, mais les numéros doivent être très lisibles. Aucune publicité ne devra être apposée sur ces plaques.

DOUBLES MONTES, AUTRES CAS... :

Un coureur ne pourra s'engager sur plusieurs machines dans une même classe.

Exceptionnellement, deux pilotes pourront s'engager sur une même machine à condition que ce soit dans une catégorie différente et que les numéros attribués soient en place à chaque entrée en piste.

Un coureur pourra s'engager dans deux classes maximum (avec une ou deux machines) mais devra effectuer ses différentes manches à l'intérieur des horaires prévus au programme de la manifestation, avec la machine appropriée.

CARBURANT :

Seul le carburant du commerce (vendu à la pompe) sera autorisé.

SECURITE:

Tout concurrent se présentant sur une épreuve devra posséder un extincteur à poudre ou à mousse ou neige carbonique, ou CO2. La présentation de cet extincteur pourra être exigée par le contrôle technique.

Un dispositif d'arrêt du moteur, fixé au guidon, à portée de la main à partir des poignées du guidon, est obligatoire (2 coupe-circuits pour les side-cars dont un attaché au pilote, un pour les quads attaché au pilote).

Les leviers de frein, embrayage, décompresseur ou autres doivent avoir l'extrémité munie d'une boule de diamètre 19 mm minimum.

La poignée de gaz doit revenir d'elle-même dès qu'elle est lâchée.

Les extrémités du guidon ou des demi-guidons doivent être bouchées.

Toute visserie dépassant vers l'extérieur (tendeur de chaîne par ex.) doit être couverte par un tronçon de durit.

Freins : les vis de fixations des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité.

Les mises à l'air des réservoirs (essence, eau, carters moteur, boîte de vitesses, etc. ...) devront toutes aboutir dans un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité minimale de 500 ml. Les machines possédant un recyclage du carter moteur aboutissant dans la boîte à air doivent rester conformes à l'origine.

Tous les bouchons (remplissage, niveau, vidange) filtres à huile et raccords des circuits de lubrification devront être freinés par un fil métallique empêchant tout desserrage intempestif. Les carters extérieurs contenant de l'huile devront recevoir une protection carbone appropriée.

En cas de moteur refroidi par eau, les seuls liquides autorisés sont l'eau pure et l'eau mélangée à de l'alcool éthylique (Glycol interdit).

Carénage inférieur : Toutes les machines à 4 temps (y compris les anciennes) devront être équipées d'un carénage inférieur capable de contenir, en cas de casse moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et de l'eau de refroidissement. Le carénage inférieur devra comporter 2 trous ? 25 mm. Ces trous doivent rester obstrués en condition de piste sèche et peuvent être ouverts uniquement dans les conditions de piste mouillée (sur ordre de la direction de course).

Devront obligatoirement être retirés : béquilles, clignotants, rétroviseurs, plaques minéralogiques, optique de phare, feu arrière, et tout accessoire non utile ou dangereux pour la compétition.

Le niveau sonore maximum autorisé est de 102 dB **sans tolérance.**

Un garde chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que le pilote ne puisse se coincer un membre entre le brin inférieur de chaîne et la couronne de roue arrière. Matériaux utilisés : plastique, nylon, téflon... épaisseur 5 mm minimum.

➤ **Article 4 : Épreuves**

Toute épreuve venant s'inscrire en cours d'année pourra compter pour le championnat. Elle devra comporter toutes les classes admises à disputer le championnat, sans exception.

➤ **Article 5 : Engagements**

Les coureurs devront faire la demande d'engagement au club organisateur. Ces demandes devront être renvoyées au moins 21 jours avant l'épreuve, accompagnées d'un droit de 35 €(comprenant les droits à transpondeur mais n'incluant pas la caution pour le prêt de cet appareil) pour les courses de côte (idem hors ligue), de 90 €pour les épreuves de vitesse, demi-tarif pour les 50 cc. Attention, tarifs différents en cas de Championnat de France.

Ces tarifs seront doublés pour engagement après la date limite. Exceptionnellement, ces droits pourront augmenter en cas de nécessité, pour l'organisation de nouvelles épreuves dans l'intérêt du championnat.

L'organisateur devra confirmer son acceptation aux pilotes au moins huit jours avant l'épreuve.

Dès la première épreuve, les pilotes se verront attribuer un numéro qu'ils garderont pour tout le championnat (sauf contraintes Championnat de France)

D'une manière générale, les engagements sur place ne seront pas acceptés, sauf accord particulier avec le club organisateur et licence à la journée. Ils seront majorés du double.

Dans tous les cas, les engagements seront clos et les vérifications techniques clôturées 1/2 heure avant le début des premiers essais.

➤ **Article 6 : Essais**

Les essais libres et chronométrés sont obligatoires.

Sont réputés avoir effectué les essais les concurrents qui auront fait : en circuit, 3 tours minimum, en côte, 1 montée.

Course sur circuit :

Si, à l'issue des essais chronométrés, un ou plusieurs pilotes s'avéraient trop lents ou ayant un comportement pouvant altérer la sécurité des autres pilotes, le jury se réservera la possibilité d'exclure les dits pilotes des compétitions.

Si plus de 10 concurrents sont dans ce cas, une course de consolante pourra être organisée.

Pour les machines anciennes lentes, ce système pourra être appliqué à condition qu'il y ait plus de 10 engagés.

Course de côte :

Il est rappelé que le port du casque est également obligatoire pour le retour des courses de côte. En essais comme en course, ce retour se fera sous la responsabilité du Directeur de course.
Par ailleurs, les pilotes pris à reconnaître une côte à moto la veille de l'épreuve seront sanctionnés par le jury de l'épreuve.

➤ Article 7 : Course

Course de côte :

Le départ devra être aménagé par le tracé d'une 2ème ligne blanche barrant la chaussée, située à 15 m au-delà de la ligne de départ, l'intervalle compris entre ces 2 lignes constituant la zone de faux départ.

Un seul faux départ sera toléré. Pour les machines de la catégorie 50 cc prenant le départ moteur arrêté, une 3ème ligne de départ sera tracée 5 m avant la principale.

Tant en essais qu'en course, les concurrents devront effectuer leurs montées dans l'ordre des classes et des numéros.

De 2 à 4 montées de course seront proposées, le meilleur temps étant le seul retenu pour le classement.

En cas d'ex-æquo, sera pris en compte le 2ème meilleur temps réalisé par le pilote.

Le départ sera donné moteur en marche.

A l'issue de l'épreuve, les cinq premières machines seront conduites en parc fermé sous la responsabilité d'un commissaire technique, pendant les 30 minutes suivant l'heure d'affichage des résultats.

Course sur circuit :

Si le nombre de plages horaires attribué par l'organisateur pour le championnat de Ligue est inférieur au nombre de catégories concourant à ce championnat, des regroupements seront autorisés, mais en respectant des écarts de vitesse pas trop importants. Voir à ce sujet les règlements particuliers des épreuves. Dans ces plages, les licenciés NCA, NCB et "une épreuve" pourront être autorisés à concourir simultanément, (mais seuls les licenciés NCA de la Ligue d'Aquitaine pourront marquer des points au Championnat de Ligue). Toutefois, en circuit, si une classe ne comptait pas assez de concurrents et ne pouvait être mélangé avec d'autres pour des raisons de sécurité (ex. 50 cc, quads ou side cars), elle pourrait être exclue.

Dans une telle configuration il n'y aura pas de catégorie "Twin", les pilotes de ces machines concourant seulement dans leur catégorie de cylindrée. Éventuellement, le règlement particulier pourra prévoir un classement Twins séparé.

Si le nombre d'engagés devait dépasser la capacité d'accueil du circuit, la priorité sera accordée aux concurrents licenciés en Aquitaine, à condition qu'ils se soient inscrits dans les délais fixés au règlement particulier.

➤ Article 8 : Classement

Les points suivants seront attribués au championnat dans chaque classe :

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

Si un licencié hors ligue ou un NCB (ou licence "une épreuve") s'intercale, les pilotes NCA aquitains qui suivent marquent des points au championnat comme si ces "intercalés" n'étaient pas là.

➤ Article 9 : Prix

Attention, ce point ne s'applique pas en cas de Championnat de France de la Montagne

Pour les 10 classes 125, 250, Supermono, Bataille des 500, 600, 1300, Twins, Anciennes, Side-cars et Quads, les prix minimum suivants devront être versés dans chaque classe, quelles que soient leur licence (NCA, NCB ou "une épreuve") ou leur Ligue d'origine. En 50 cc, ils seront divisés par deux. Pas de prime particulière pour les féminines. En endurance (circuit), et au Scratch (toutes catégories en course de côte) l'attribution de primes est laissée à l'initiative de l'organisateur.

1er : 60 € - 2ème : 45 € - 3ème : 30 €

Si une classe comporte 5 concurrents ou moins, seuls le premier prix sera remis.

La diminution des primes par rapport aux années précédentes s'explique par la création de 3 nouvelles catégories (Supermono, Bataille des 500 et Quads) et l'accès des licenciés NCB et "à la journée" à ces récompenses.

➤ **Article 10 : Réclamations**

Voir règlement fédéral.

➤ **Article 11 : Officiels**

La commission vitesse de la Ligue désignera pour chaque épreuve le délégué de son choix. Le directeur de course, le commissaire technique, les commissaires sportifs et de piste seront désignés par le club organisateur et entièrement à sa charge.

➤ **Article 12: Motos anciennes**

Pourra concourir tout motorcycle ou side-car immatriculé avant le 31/12 /85, en état d'origine ou répondant à l'esprit du présent règlement.

Les roues en alliage de magnésium sont interdites.

Les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits.