

Championnat de Normandie

MiniGP 2018 - Technique

Ver. : 18/12/2017

Art. 1 – GENERALITES

LES MACHINES MINIGP AUTORISÉES A DISPUTER LE CHAMPIONNAT DE VITESSE DE NORMANDIE n'excèdent pas 160cc moteur 4 Temps. Elles devront être dans les normes des définitions du RTS spécifique à la discipline vitesse

1.1 - Définition des types de machine monocylindre:

MiniGP : A partir de 10 ans

Machines 50cc 2 Temps automatiques et à boîte de vitesse, machines de 90cc à 160cc 4Temps à boîte de vitesse 15cv maximum à la roue arrière.

Les roues sont de dimensions 10", 12" et 17".

MiniGP2 : A partir de 7 ans

Machines jusqu'à 50cc 2T automatiques et 110cc 4T à boîte de vitesse 12 cv maximum à la roue arrière.

Les roues sont de dimensions 10" ou 12".

1.2 - Contrôle des machines et identification :

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne pourront participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques. Les pilotes sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve. La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs. Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Lorsque les machines auront satisfait aux vérifications dites de sécurité, il sera procédé au marquage du cadre de la façon suivante :

- un sticker sera apposé sur la douille de direction
- une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.
- Marquage du système d'échappement complet. Ces marquages devront être réalisés du même côté (bombe proscrite).

Art. 2 – REGLES TECHNIQUES GENERALES

2.1 – Matériaux :

Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) fibres composites, magnésium et titane. Les supports de béquille devront être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

2.2 – Leviers :

Tous les leviers (embrayage, freins,...) doivent en principe 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 de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

2.2.1 – Protection des leviers :

Les motos doivent être équipées d'un protecteur de levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

2.2.2 – Freins :

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

2.3 – Papillons de gaz :

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

2.4 – Coupe circuit :

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et 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 être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

Les motos équipées de capteurs de chute sont dispensées de ce dispositif.

2.5 – Protections :

Carter moteur, embrayage et transmissions devront comporter toutes leurs vis. Toutes les transmissions devront être protégées. Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, sera 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 n'est pas obligatoire.

2.6 – Refroidissement :

Si refroidissement liquide : eau uniquement ou eau additionnée d'alcool.

2.7 – Carburant :

Le carburant utilisé sera du Sans Plomb de type SP 95 ou SP 98 vendu aux pompes routières, sans additif. Des tests de carburants pourront être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course. Les pilotes désignés devront se présenter avec leur machine (réservoir vide) et un bidon d'huile cacheté, au contrôle technique, 20 minutes avant la fermeture du parc d'attente (volume de carburant 5 l maximum fourni par l'organisateur aux frais de l'utilisateur et acheté hors grandes surfaces). Un tapis de sol est obligatoire pour toute intervention sur la machine de manière à protéger l'environnement.

2.8 – Garde-boue :

Les garde-boue avant sont obligatoires.

2.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux :

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 102 dB à 5600 tours. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire. Le silencieux ne peut dépasser la tangente de la roue arrière.

2.10 – Guidon :

Les extrémités exposées du guidon ou demi-guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Les guidons de cross doivent être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation. Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes..

2.10.1 – Largeur Machine de course sur route:

Largeur minimum de 400 mm, largeur maximum : 700 mm.

Machine tout-terrain : largeur maximum 850 mm

2.10.2 – Angle de braquage :

Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

2.11 – Repose pied :

Les repose-pied doivent être repliables ou équipés d'embouts en téflon.

2.12 – Plaques numéros :

Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles. Elles devront répondre aux clauses du règlement technique et être munies de trois plaques réglementaires portant le numéro de course. Une frontale et deux arrières de chaque côté du dossier de selle ou du sabot. Les plaques de course seront approximativement 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

2.13 – Les lanceurs sont interdits :

2.14 – Carénages :

Les formes de carénages sont libre du moment que la moto conserve une allure de véhicule type « vitesse » pour la catégorie MiniGP, pour la catégorie MiniGP2 les pit-bike en version d'origine sont acceptées.

Le carénage est composé d'au moins :

- La tête de fourche
- Le sabot
- Le dossier
- Garde boue avant

2.15 – Protections d'axes:

Les pit-bikes et toutes machines disposant de cale-pied repliables devront s'équiper de protection teflon de chaque coté des axes de roues.

Art. 3 – REGLES GENERALES LORS DES EPREUVES
3.1 – Récupérateur :

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

3.2 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage :

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et freinés.

3.3 – Pneumatiques :

Le choix des pneus est libre. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands.

3.4 – Eléments de fixation (attaches diverses) :

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des 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 de fixation standard qu'ils remplacent. 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.

3.5- Capacité des réservoirs :

Réservoir d'origine de la machine. Le ravitaillement par changement de réservoir est interdit. En aucun cas, ne sont autorisés, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages.

3.6- Sabots récupérateurs :

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine Les machines devront être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

3.7 - PROTECTIONS DES PIECES TOURNANTES :

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur machine à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement Technique du Championnat national vitesse moto 25 power pour les autres).

Art. 4 – EQUIPEMENT

Les pilotes devront présenter leur équipement complet en bon état :

- Le casque doit être de type intégral, d'une seule pièce, à jugulaire, de moins de 5 ans et homologué (normes ECE 22 05).
- La combinaison en cuir d'une seule pièce ou blouson et pantalons de cuir réunis par une fermeture éclair, doublée avec un matériau de type coton, soie, Nomex. Les doublures synthétiques sont interdites.
- Les gants et les bottes doivent être en cuir. - La protection dorsale de type EN 1621-2 est obligatoire.

Art. 5 – MACHINES

Un compte tours du moteur, en état de fonctionnement et étalonné, doit obligatoirement être installé.

Passage au banc de puissance : aucune cartographie ne devra dépasser la puissance autorisée dans la catégorie. Les machines équipées de variateur devront avoir un système de blocage du variateur pour la mesure au banc.

Art. 6 – TELEMETRIE

En aucun cas, des informations ne doivent être transmises à ou d'une machine en marche. Un dispositif de signalisation officielle peut être exigé sur la machine.

Les appareils de chronométrage automatique (appareils de chronométrage sur la machine) ne sont pas considérés comme de la télémétrie. Les appareils de chronométrage automatique ne doivent pas perturber les méthodes et équipements de chronométrage officiel.

Art. 7 – TRANSPONDEUR

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur le tube de fourche en position verticale, goupille vers le haut.

Art. 8 – MODIFICATIONS

La moto peut être modifiée tant que la sécurité n'est pas compromise. Le changement de braquet, de pignon et de la couronne est libre. Un passage au banc d'essai peut être effectué pour contrôle.

Art. 9 – LITIGES

Pour tout point non prévu à ce règlement, se reporter aux dispositions générales du règlement du championnat de France de la F.F.M. qui fera référence pour tout litige ou décision particulière.

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit.