

Règlement EURONATIONS 50 MX 2021

Clauses Administratives

Les participants et leurs accompagnateurs s'engagent à respecter le protocole sanitaire français en cours.

Définition:

Compétitions destinées aux pilotes munis de machines tout terrain de 50cc maximum (exception 75cc pour le groupe « automatic class » avec licence LJA2).

Les pilotes français ou étrangers doivent être en possession d'une licence FFM (Fédération Française de Motocyclisme) de l'année ou pour une manifestation.

Le règlement technique définit différents groupes en fonction des modifications apportées.

Engagements:

Les inscriptions seront ouvertes du 1 avril au 30 mai 2021 inclus.

Rendez vous sur le site Euronations 50 Mx :

<http://www.mx50.eu/index.php?action=inscription>

Le montant de l'engagement est de 20 euros (location transpondeur inclus, entrée gratuite pour les accompagnateurs, parking gratuit, camping gratuit, électricité du paddock gratuite,...).

Le paiement se fait par virement bancaire dans un délai maximum de 15 jours après l'inscription.

Accueil :

- Un seul véhicule est accepté par pilote dans le paddock. Les autres véhicules devront être stationnés sur le parking spectateurs le plus proche situé dans l'enceinte du circuit (à 200 mètres).
- Les allées du parc coureur doivent impérativement rester dégagées.
- Des WC et douches chaudes sont à la disposition des pilotes et accompagnateurs.
- Camping des accompagnateurs possible sur le paddock.
- Une aire de nettoyage pour les motos est à disposition.
- Les pilotes repartent avec leurs déchets.

Contrôles administratifs avant l'épreuve:

OBLIGATION de passer au contrôle administratif avant le contrôle technique.

Les accompagnateurs panneauteurs avec licence devront se présenter avec le pilote afin d'obtenir le laissez passer autorisant l'accès à la zone dédiée. L'accès à la piste est formellement interdit sans licence FFM

Ouverture vendredi de 16h00 à 19h30 et samedi de 9h00 à 12h00.

Chaque pilote devra:

- Présenter personnellement sa licence FFM.
- Possibilité d'une licence « une manifestation » (LJC5 tarif 75 euros en ligne) qui doit être prise au préalable sur le site de la FFM.
- **ATTENTION** : Licence LJA2 obligatoire pour le groupe « automatic class » (75cc) tarif 115 euros en ligne.

<https://pratiquer.ffmoto.org/licence-une-manifestation>

Avant l'épreuve, il faut remplir le formulaire de licence sur le site FFM, y joindre un certificat médical selon model FFM (de moins d'un an) d'aptitude à la pratique du motocross en compétition et prévoir le paiement en ligne de 75 euros pour LJC5 ou 115 euros pour LJA2. Il faut ensuite imprimer le formulaire de licence pour le présenter aux organisateurs ou le présenter au format dématérialisé. Apportez impérativement une pièce d'identité.

- L'âge minimum requis pour participer à une compétition dans cette catégorie est de 12 ans. Les pilotes mineurs devront présenter une autorisation parentale pour participer à cette manifestation.
- Avoir pris connaissance du règlement particulier et réglé son inscription à l'avance.

Contrôles techniques avant l'épreuve:

Consulter le règlement technique des différents groupes.

Le pilote doit obligatoirement se présenter avec sa moto ainsi que son casque et ses protections pectorale et dorsale. Si l'équipement ne répond pas aux normes lors du contrôle, le pilote ne pourra pas prendre part aux essais et à la compétition. Ce matériel pourra être consigné jusqu'à la fin de l'épreuve puis rendus.

Le pilote d'une machine présentant une anomalie lors d'un contrôle technique ou un point hors règlement décelé par le contrôleur technique en sera averti. Le pilote devra alors mettre sa machine en conformité et la présenter à nouveau au contrôle technique.

Transpondeur :

Le pilote licencié à l'année laissera sa licence comme caution.

Le pilote licencié à la manifestation doit prévoir une pièce d'identité valide en échange du transpondeur.

Les transpondeurs doivent être rendus à l'arrivée maximum 30 minutes après l'arrivée de la dernière course du pilote.

Prévoir l'achat d'un support et d'une goupille.

Contrôle technique après l'épreuve:

Les 3 premières machines de la finale A seront mises en parc fermé.

Se référer au règlement technique groupe par groupe.

Le directeur de la course est responsable de l'application du règlement et se réserve le droit de demander le démontage des trois premières machines de chaque groupe plus une tirée au sort.

Devront être présents les commissaires techniques, les pilotes et les mécaniciens concernés.

Tous refus de présenter une machine au contrôle technique entraîne la disqualification après décision du directeur de course et du jury et ne donne aucun droit de remboursement des frais, quels qu'ils soient (déplacement, engagement....)

Réclamation:

Toute réclamation devra être présentée par écrit par un pilote ou accompagnateur licencié, dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats, moyennant le paiement de 75€ qui lui sera rendu si la réclamation s'avère justifiée.

Essais:

1 séance d'essais chronométrés de 15 minutes, par série, le samedi après midi et une séance d'essais libres de 15 minutes, par série, le dimanche matin. 1 tour minimum obligatoire pour chaque pilote.

Courses, classements:

Toutes réparations avec outils ou assistance extérieure sont interdites sur la piste.

Les pilotes doivent se présenter au parc d'attente au minimum 10 minutes avant l'heure du départ.

Jusqu'à 90 pilotes engagés, 2 séries.

Plus de 90 pilotes engagés, 3 séries.

Le nombre d'engagés est limité à 135 pilotes.

Répartition dans les séries pour les essais chronos, par tirage au sort.

Répartition dans les séries pour les manches qualificatives (M1 + M2), en fonction des chronos selon l'ordre ci-dessous.

S'il y a 3 séries :

Le 1^{er} chrono du groupe A, le 2^{ème} du groupe B, le 3^{ème} du groupe C, le 4^{ème} du groupe A ...ect, vont en série 1.

Le 1^{er} chrono du groupe B, le 2^{ème} du groupe C, le 3^{ème} du groupe A, le 4^{ème} du groupe B ...ect, vont en série 2.

Le 1^{er} chrono du groupe C, le 2^{ème} du groupe A, le 3^{ème} du groupe B, le 4^{ème} du groupe C ...ect, vont en série 3.

Samedi après midi : après les essais chronos, manche 1 (M1) pour chaque série (15 minutes + 1 tour).

Dimanche matin : après les essais libres, manche 2 (M2) pour chaque série (15 minutes + 1 tour).

Un classement général par série est effectué par cumul des points des manches 1 et 2 (M1+M2).

Barème : 1^{er} : 50 points, 2^{ème} : 45 points, 3^{ème} : 41 points, 4^{ème} : 38 points, 5^{ème} : 36 points, 6^{ème} : 35 points, 7^{ème} : 34 points, 8^{ème} : 33 points, 9^{ème} : 32 points, 10^{ème} : 31 points, 11^{ème} : 30 points, 12^{ème} : 29 points, 13^{ème} : 28 points, 14^{ème} : 27 points, 15^{ème} : 26 points, 16^{ème} : 25 points, 17^{ème} : 24 points, 18^{ème} : 23 points, 19^{ème} : 22 points, 20^{ème} : 21 points, 21^{ème} : 20 points, 22^{ème} : 19 points, 23^{ème} : 18 points, 24^{ème} : 17 points, 25^{ème} : 16 points, 26^{ème} : 15 points, 27^{ème} : 14 points, 28^{ème} : 13 points, 29^{ème} : 12 points, 30^{ème} : 11 points, 31^{ème} : 10 points, 32^{ème} : 9 points, 33^{ème} : 8 points, 34^{ème} : 7 points, 35^{ème} : 6 points, 36^{ème} : 5 points, 37^{ème} : 4 points, 38^{ème} : 3 points, 39^{ème} : 2 points, 40^{ème} : 1 point, puis 1 point jusqu'au 45^{ème}.

Les 3 meilleurs pilotes de chaque nation, au cumul des points des qualifications, rejoignent la Finale A (grande).

La finale A est complétée par les meilleurs pilotes de chaque série, au cumul des points des qualifications (M1 + M2), jusqu'à 45 pilotes. En cas d'égalité de points, départage par le meilleur résultat de la 2^{ème} manche, puis si encore égalité, par tirage au sort. Durée 15 minutes + 1 tour.

Les finales B et C reprennent la suite des pilotes selon les mêmes règles. Le nombre de pilotes sera réparti en quantités égales (exemples 120 engagés = 45 en finale A + 38 en finale B + 37 en finale C). Durée 15 minutes + 1 tour.

Le pilote doit effectuer 1 tour minimum pendant la manche pour être classé

Le classement Nations se fait par cumul des points des 3 meilleurs pilotes de chaque nation classés dans la finale A (grande).

Récompense:

Les 3 premiers de chaque groupe doivent obligatoirement être présents à la remise des prix.

Seront récompensé(e)s:

- Les 3 premières nations dans la finale A (principale)
- Les 3 premiers groupe 1 extraits des finales
- Les 3 premiers groupe 2 extraits des finales
- Les 3 premiers groupe 3 extraits des finales
- Les 3 premiers groupe automatic class (75cc)
- Les 3 premières féminines extraites des finales
- Les 3 premiers 50cc Vintage extraits des finales

Accident :

Un pilote blessé doit être vu par le médecin de l'organisation. La déclaration d'accident doit être adressée, dans les 10 jours qui suivent, directement auprès de l'assurance.

<https://ffm.ffmoto.org/media/document/assurance-declaration-daccident-papier>

TOUT PILOTE QUI NE RESPECTERA PAS LES ORDRES DU DIRECTEUR DE COURSE OU DES COMMISSAIRES SERA DÉCLASSE DE LA MANCHE.

TOUTE DECISION PRISE AVEC LE DIRECTEUR DE COURSE, LE JURY, LES DIRIGEANTS DE CLUB ET LES CONTROLEURS TECHNIQUES SERA FERME ET DEFINITIVE EN CAS DE LITIGE LORS DES COURSES.

TOUTES INSULTES ENVERS LES OFFICIELS ET LES BENEVOLES (DIRECTEUR de COURSE, COMMISSAIRES, CHRONOMETREURS, SECRETARIAT, BUVETTES, SECOURISTES, PARKING...) ENTRAINERA LA DISQUALIFICATION DU PILOTE.

PILOTE :

- Casque en bon état et homologué aux normes du Règlement Technique National (voir le site de la FFM).

Epreuves internationales ou nationales sur circuits fermés : normes FIM admises

EUROPE



ECE 22 05 , P, NP.....ou J

C'est la norme de l'Europe. E1 à E48

.....s

Pour les pays contrôleurs

JAPON



JIS T 8133 : 2015






USA



USA SNELL M 2015

- Protection dorsale et pectorale

<p>PROTECTION PECTORALE / THORACIQUE (par-pierres)</p>	<p>PROTECTION DORSALE</p>	<p>GILET DE PROTECTION : ENSEMBLE Coudes/épaules/genoux/hanches</p>
<p>14021- 1621-3</p>	<p>1621-2</p>	<p>1621-1 Pectorale / Thoracique 1402- 1621-3 Dorsale 1621-2</p>
 <i>Pictogramme</i>	 <i>Pictogramme</i>	 <i>Pictogramme</i>

- Lunettes de protection.
- Gants moto OBLIGATOIRES.
- Bottes moto OBLIGATOIRES.
- Maillot à manches longues OBLIGATOIRE.
- Pantalon résistant et / ou renforcé OBLIGATOIRE.
- Vêtements flottants INTERDITS.

REGLEMENT TECHNIQUE

Clauses générales tous groupes confondus :

- La cylindrée des machines ne devra pas excéder 50cc maximum (exception 75cc maxi pour le groupe « automatic class »).
- Une seule machine autorisée par pilote (pas de mulet)
- Le freinage devra être EFFICACE.
- Freins avant et arrière à commandes indépendantes.
- Les leviers de freins devront avoir une extrémité arrondie avec boule.
- Guidon libre largeur mini 600 mm, maxi 800 mm.
- Aucune partie saillante ou coupante.
- La poignée d'accélérateur doit revenir automatiquement.
- Les revêtements de guidon doivent être maintenus par 2 ligatures en fil métallique et non percés en bout (sauf embouts de guidon pleins).
- Tout tube pouvant faire office d'emporte-pièce devra être bouché de façon EFFICACE.
- Le silencieux d'échappement obligatoire ne pourra dépasser l'arrière du pneu.
- Niveau sonore 115 dB maximum selon la méthode 2 mètres Max.
- Les pots d'échappements à longueur variable sont INTERDITS.
- Les garde-boue AV et AR sont OBLIGATOIRES (en matière plastique uniquement).
- Les pédales des cyclomoteurs seront remplacées par des repose-pieds repliables vers l'arrière et ne dépassant pas la largeur du pied.
- Béquilles, clignotants, rétroviseurs, feu AR, phares, porte-bagages, repose-pieds passager devront être démontés.
- Les machines devront être équipées, sur le guidon, d'un coupe-circuit d'allumage efficace (clef interdite).
- Pneus tout terrain OBLIGATOIRES.
- Les machines devront être équipées de trois plaques de numéros en matière plastique souple portant les numéros de course :
 - une plaque à l'avant, deux plaques latérales.
 - dimension des numéros : hauteur 140 mn minimum, largeur 80 mn minimum, largeur du trait 20 mn mini.
- Aucune autre inscription que les numéros de course ne devra figurer sur ces plaques.
- La protection de toutes les pièces tournantes et variateurs devra être assurée par des carters métalliques (alu épaisseur minimum 2mm, acier épaisseur minimum 1mm) enveloppant au minimum la périphérie. L'objectif est d'éviter le contact avec les pièces tournantes mais également de retenir toutes pièces pouvant s'en détacher.
- Toute pédale d'intervention extérieure (frein ou système de variation) d'une largeur supérieure à 40 mm devra être repliable.

- Poulie (plateau) libre : protection efficace des poulies ajourées ou à bâtons.
- Renfort de la colonne de direction **FORTEMENT CONSEILLE**, tous groupes confondus.
- Filtre à air obligatoire.
- Reposes pieds repliables avec retour automatique obligatoire.
- Instrumentation libre.
- Une pièce dite « libre » est une pièce autre que celle d'origine. Elle est, soit commercialisée, soit de fabrication artisanale.

Définition d'une pièce d'origine : pièce montée par le constructeur sur un ou plusieurs modèles de cyclomoteurs à variateur **ou à boîte de vitesses** homologués par les services concernés.

Série limitée, fournir une fiche technique du constructeur, (tout en restant montée d'origine et homologuée pour le cyclomoteur).

- Tout ce qui n'est pas autorisé dans le règlement technique est interdit.

Toutes machines jugées dangereuses et non conformes à la réglementation générale et aux règlements techniques seront systématiquement refusées.

Règlements par groupes

GRUPE 1 (G1)

PARTIE CYCLE G1 :

- Cadre en V d'origine (fabrication artisanale interdite).
- réservoir d'origine du model considéré
- Barre de renfort **OBLIGATOIRE** entre support de selle et colonne de direction (l'espace compris dans le V du cadre doit être vide sauf filtre à air et accessoires.
- Renforts de cadre autorisés.
- Pose de Silentblocs moteur autorisée en respectant les points d'ancrage d'origine.
- Sont libres : colonne de direction, Fourche (fabrication artisanale interdite), suspension arrière à un ou 2 amortisseurs (amortisseurs commercialisés), bras oscillant, repose pieds, roues, freins, selle et habillages.

MOTEUR G1 :

- Carters moteurs d'origine de la machine considérée (retrait de matière autorisé, apport interdit).
- Haut moteur refroidissement à air d'origine ou adaptable au modèle considéré. Retrait de matière autorisé.
- Cale autorisée sous cylindre, de forme plane des deux côtés.
- Boîte à clapets additionnelle **INTERDITE**.
- Intervention extérieure sur le système de variation autorisée.
- Sont libres : vilebrequin, allumage, variateur, clapets en conservant les entraxes de fixations d'origine, pipe d'admission, carburateur Ø 19 mm maxi, pot d'échappement/silencieux, ressort de poussée moteur, poulie, courroie, transmission finale.

GROUPE 2 (G2)

Machines G2 à boîte de vitesses

- Cadre d'origine, renforts autorisés, réservoir et habillages préservant l'aspect et la ligne d'origine.
- Bras oscillant d'origine (renforts autorisés).
- Haut moteur origine ou adaptable au modèle considéré. Retrait de matière autorisé.
- Cale autorisée sous cylindre, de forme plane des deux côtés.
- Carter moteur d'origine du modèle considéré. Apport de matière interdit.
- Sont libres, amortisseur(s) du commerce mais points d'ancrages d'origines (renforts autorisés), fourche, roues avant et arrière (roues à bâtons interdites) repose pieds, vilebrequin, boîte de vitesse, allumage, embrayage, pipe d'admission, pot d'échappement/silencieux, carburateur de Ø 19mm maximum, clapets en conservant les entraxes de fixations d'origine, transmission finale.

Machines G2 à variateur(s)

PARTIE CYCLE G2 à variateur(s):

- Cadre d'origine soit en V, soit poutre, soit tubulaire.
- Barre de renfort soudée OBLIGATOIRE entre support de selle et colonne de direction pour les cadres en V. Renforts de cadre autorisés.
- Pose de Silentblocs moteur autorisée (points d'ancrage libres).
- Sont libres : colonne de direction, fourche, bras oscillant, repose pieds, amortisseur(s), roues (roues à bâtons interdites), freins, réservoir, selle, habillages.

MOTEUR G2 à variateur(s):

- Carter moteur d'origine du modèle considéré (retrait de matière autorisé, apport interdit).
- Haut moteur origine ou adaptable au modèle considéré. Retrait de matière autorisé.
- Cale autorisée sous cylindre, de forme plane des deux côtés.
- Intervention extérieure sur le système de variation autorisée.
- Sont libres : vilebrequin, allumage, variateur(s), poulie, embrayage, courroie, transmission finale, clapets (en conservant les entraxes de fixations d'origine), pipe d'admission, carburateur Ø19mm maxi, pot d'échappement /silencieux, ressort de poussée moteur.

GROUPE 3 (G3)

PARTIE CYCLE G3:

- Partie cycle libre.
- Roues à bâtons interdites.

MOTEUR G3:

- Libre, 50cc maximum.

GROUPE AUTOMATIC CLASS (AC)

PARTIE CYCLE:

- Cadre provenant d'un cyclomoteur ou d'un scooter homologué.
- Renforts de cadre autorisés.
- Sont libres : fourche, bras oscillant, amortisseur(s), roues, freins, réservoir, selle, habillages.

MOTEUR:

- Carter moteur d'origine du modèle considéré.
- Moteur avec transmission automatique par variateur (s) et/ou embrayage.
- Cylindrée inférieure à 75cc. Retrait de matière autorisé.
- Sont libres : Cylindre vilebrequin, allumage, variateur(s), poulie, embrayage, courroie, transmission finale, admission et carburateur, pot d'échappement/silencieux, ressort de poussée moteur.
- Intervention extérieure sur le système de variation autorisée.

GROUPE VINTAGE (GV)

- Machines fabriquées avant 1985
- Refroidissement par air
- Transmission à boîte de vitesses ou variateur(s)
- Suspension arrière à 2 amortisseurs ou cantilever
- Freins à tambour (disque interdit)



CERTIFICAT MÉDICAL

Tout candidat désirant pratiquer le sport motocycliste doit se soumettre préalablement à une visite médicale complète d'aptitude.

Il est recommandé aux pratiquants ayant 50 ans et plus d'effectuer un test à l'effort tous les trois ans. Le médecin traitant peut demander cet examen s'il le juge nécessaire à la décision de la non-contre indication au sport motocycliste. De plus, pour la première demande de licence de compétition, une attention particulière devra être apportée à l'examen de la vision. Cet examen peut être réalisé soit par le médecin traitant soit par un ophtalmologiste. L'acuité binoculaire (corrigée ou pas) doit être supérieure à 6/10ème pour un examen pratiqué les deux yeux ouverts simultanément. Le candidat doit être apte à reconnaître les couleurs des différents drapeaux utilisés (jaune, rouge, vert, bleu). Le champ visuel doit être supérieur à 160°. La monophthalmie peut être autorisée, après avis du Comité Médical, uniquement pour la pratique du trial et des disciplines à départ isolé à la condition que le champ visuel soit supérieur à 120° et l'acuité supérieure à 8/10ème.

Certaines affections neurologiques, l'épilepsie, les troubles de l'équilibre et de la coordination, le diabète insulo-dépendant, la cécité unilatérale, les atteintes de l'appareil locomoteur nécessitent l'avis du Comité Médical. L'insuffisance coronarienne aiguë, l'hypertension artérielle traitée et persistante, la greffe cardiaque, les troubles graves de coagulation, l'insuffisance rénale chronique dialysée sont des contre-indications absolues. Les effets de substances pharmacologiques pouvant modifier l'attention, la vigilance et le comportement sont soumis à l'appréciation du médecin examinateur. La liste des contre-indications ci-dessus n'est pas exhaustive. Pour certains cas particuliers, la FFM peut délivrer, après avis du Comité Médical, des licences handicap soumises à restriction. Dans ce cas, un certificat médical doit être adressé au Médecin fédéral.

Encart réservé au Médecin

(si vous souhaitez un agrément fédéral contactez le Comité Médical de la FFM)

Je soussigné, Dr, Docteur en Médecine, certifie avoir examiné :

Nom du Licencié :

Prénom du Licencié :

Date de naissance du Licencié : | . | . | . | . | . | . |

Date de l'examen : | . | . | . | . | . | . |

et n' avoir pas constaté à la date de ce jour, de contre-indication clinique au sport Motocycliste, y compris en compétition.

*CACHET et signature
du médecin*

Si tel n'est pas le cas, cochez l'une des cases correspondantes ci-après :

- Demande l'avis du Comité Médical. *Dans ce cas, adresser un certificat descriptif au médecin fédéral.*
- Présente une contre-indication au sport motocycliste.