



Spécifications techniques pour la catégorie Pit-Bike

ARTICLE 1 – GENERALITE

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

1.1 - Contrôle des machines et identification

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent 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.

1.2 - Identification des machines

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante : - un sticker est 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 doivent être réalisés du même côté (bombe proscrite).

ARTICLE 2 – REGLES TECHNIQUES GENERALES POUR TOUTES LES CATEGORIES

2.0 – 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 doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

2.1 – Partie cycle

2.1.1 – Châssis

Le châssis de Pit Bike doit être issu du commerce. 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.



2.1.2 – Repose pied

Les repose-pied doivent être repliables ou en téflon.

2.1.3 – 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.

2.1.4 – Guidon

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

2.1.5 – Largeur

Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

2.1.6 – Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, ...) doivent se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

2.1.7 – 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.

2.1.8 – 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.



2.1.9 – Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions doivent comporter toutes leurs vis. Toutes les transmissions doivent être protégées (protections d'origine sur scooters et 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). Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course. 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, est dans un matériau rigide ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm. Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire sur toutes les machines.

2.1.10 – Freins

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

2.1.11 – Roues / pneumatiques

L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands mais autorisée en pré-grille alimentée par des groupes électrogènes. Le choix des pneumatiques est libre la taille des roues ne devant pas dépasser les 13 pouces.

2.1.13 – Carénages

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

2.1.14 – 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 doivent 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. Les plaques de course seront 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



2.2 – Motorisation

2.2.1 – Carters moteur

Bloc moteur 125cc 4 temps du commerce.

2.2.2 – Vilebrequin

Vilebrequin libre du commerce.

2.2.3 – Haut moteur

Piston, cylindre 4 temps, culasse, arbre à cames libre du commerce.

2.2.4 – Préparation

Retrait de matière autorisé, apport de matière autorisé. Adjonction de pièces autorisée à l'intérieur du moteur.

2.2.5 – Refroidissement

Libre, si refroidissement liquide : eau uniquement. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

2.2.6 – Admission

Libre du commerce

2.2.7 – Carburateur / injection

Libre du commerce.

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

2.2.8 – Carburant

Le carburant utilisé est du sans plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) ou bio éthanol vendu aux pompes routières, sans additif. Des tests de carburants peuvent être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course. Les pilotes désignés doivent 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.

2.2.9 Capacité des réservoirs

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine. Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®). En aucun cas, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages ne sont autorisés.



2.2.10 – Allumage

Allumage et boîtiers libres du commerce.

2.2.11 – Transmission

Boîte de vitesse et embrayage libre du commerce

2.2.12 – 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.

2.2.13 – Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 95 dB. Pour les 125cc 4 temps monocylindre et 250cc 4 temps, la norme de bruit ne doit pas dépasser 95 dB à 5500 tours, et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire.

2.2.14 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage

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