

EURONATIONS 50 MX 2021

regulamentos

Cláusulas Administrativas

Os participantes e seus acompanhantes comprometem-se a respeitar o atual protocolo de saúde francês.

Definição:

Competições destinadas a pilotos equipados com máquinas off-road até 50cc (exceto 75cc para o grupo "classe automática" com licença LJA2).

Os pilotos franceses ou estrangeiros devem possuir uma licença da FFM (Federação Francesa de Motociclismo) para o ano ou para um evento.

Os regulamentos técnicos definem diferentes grupos de acordo com as modificações efetuadas.

Compromissos:

As inscrições estarão abertas de 1 de abril a 30 de maio de 2021 inclusive.

Acesse o site da Euronations 50 Mx:

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

O valor do compromisso é de 20 euros (inclui aluguer de transponder, entrada gratuita para acompanhantes, parque de estacionamento gratuito, parque de campismo gratuito, paddock eletricidade grátis, etc.)

O pagamento é feito por transferência bancária no prazo máximo de 15 dias após a inscrição.

Pomar, pasto :

- Apenas um veículo é aceite por motorista no paddock. Outros veículos devem ser estacionados no estacionamento de espectadores mais próximo, localizado dentro do circuito (200 metros).
- Os becos do parque dos corredores devem obrigatoriamente permanecer desobstruídos.
- WCs e chuveiros quentes estão disponíveis para pilotos e guias.
- Possibilidade de acampamento para acompanhantes no paddock.
- Uma área de limpeza para motocicletas está disponível.
- Os pilotos saem com seus resíduos.

Verificações administrativas antes do evento:

OBRIGAÇÃO de passar pelo controle administrativo antes do controle técnico.

Os painelistas acompanhantes com licença FFM deverão se apresentar com o piloto para obtenção de passe de acesso à área dedicada. O acesso à pista é estritamente proibido sem uma licença FFM.

Aberto sexta-feira a partir das 16h00 às 19h30 e sábado das 9h00 às 12h00

Cada piloto terá que:

- Apresente pessoalmente sua licença FFM.
- Possibilidade de licença "one event" (LJC5, preço 75 euros online) que deverá ser solicitada previamente no site da FFM.
- ATENÇÃO: Licença LJA2 obrigatória para o grupo "classe automática" (75cc) preço 115 euros online.

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

Antes do evento, deverá preencher a ficha de licença no site da FFM, anexar um atestado médico tipo FFM modelo (menos de um ano) de aptidão para a prática do motocross em competição e prever o pagamento online de 75 euros para LJC5 ou 115 euros para LJA2. Você deve então imprimir o formulário de licença para apresentá-lo aos organizadores ou apresentá-lo em formato desmaterializado. Você deve trazer um documento de identidade.

- A idade mínima exigida para participar de uma competição nesta categoria é 12 anos. Os pilotos menores de idade devem apresentar autorização dos pais para participar deste evento.
- Ter lido o regulamento específico e pago antecipadamente a sua inscrição.

Verificações técnicas antes do evento:

Consulte os regulamentos técnicos dos diferentes grupos.

O piloto deve vir com sua motocicleta, capacete e protetores de tórax e costas. Se o equipamento não atender aos padrões durante o controle, o piloto não poderá participar dos treinos e competição. Esse material pode ser consignado até o final do teste e depois devolvido.

Será avisado o piloto de máquina que apresentar anomalia durante o controle técnico ou ponto fora de regulação detectado pelo controlador técnico. O piloto deverá então colocar sua máquina em conformidade e apresentá-la novamente para controle técnico.

Transponder:

O piloto licenciado para o ano deixará sua licença como depósito.

O motorista habilitado no evento deverá apresentar documento de identificação válido em troca do transponder.

Os transponders devem ser devolvidos no final da última corrida. no máximo 30 minutos após a chegada

Planeje comprar um suporte e um pino.

Controle técnico após o evento:

As 3 primeiras máquinas da final A serão colocadas em um parque fechado.

Consulte os regulamentos técnicos grupo a grupo.

O diretor da prova é responsável pela aplicação do regulamento e reserva-se o direito de solicitar a desmontagem das três primeiras máquinas de cada grupo mais uma sorteada.

Os escrutinadores, pilotos e mecânicos em questão devem estar presentes.

Qualquer recusa de apresentação de máquina para controle técnico acarreta desclassificação após decisão do diretor de curso e júri, e não dá direito a reembolso de despesas, quaisquer que sejam (viagens, contratação, etc.)

Afirmação:

Qualquer reclamação deverá ser apresentada por escrito por um piloto ou acompanhando licenciado, no prazo de meia hora após a apresentação dos resultados, mediante o pagamento de € 75 que lhe serão devolvidos se a reclamação for justificada.

Testes:

1 sessão de prática cronometrada de 15 minutos, por série, na tarde de sábado

ie uma sessão de treinos livres de 15 minutos, por série, na manhã de domingo. 1 volta mínima obrigatória para cada piloto.

Corridas, classificações:

Todos os reparos com ferramentas ou assistência externa são proibidos na pista.

Os motoristas devem chegar ao parque de contenção pelo menos 10 minutos antes do horário de partida.

Até 90 pilotos inscritos, 2 séries.

Mais de 90 pilotos inscritos, 3 séries.

O número de inscrições é limitado a 135 pilotos.

Distribuição nas baterias dos contra-relógio, por sorteio.

Distribuição nas mangas das mangas de qualificação (M1 + M2), de acordo com os tempos na ordem abaixo.

Para ser classificado em corrida, o piloto deve completar 1 volta mínima.

Se houver 3 séries:

A 1ª vez no grupo A, a 2ª no grupo B, a 3ª no grupo C, a 4ª no grupo A ... ect, vá na série 1.

A 1ª vez do grupo B, a 2ª do grupo C, a 3ª do grupo A, a 4ª do grupo B ... ect, vão na série 2.

A 1ª vez do grupo C, a 2ª do grupo A, a 3ª do grupo B, a 4ª do grupo C ... ect, vão na série 3.

Sábado à tarde: após o tempo de treino, volta 1 (M1) para cada série (15 minutos + 1 volta).

Domingo de manhã: após os treinos livres, volta 2 (M2) de cada série (15 minutos + 1 volta).

A classificação geral por série é realizada acumulando os pontos das rodadas 1 e 2 (M1 + M2).

Escala: 1º: 50 pontos, 2º: 45 pontos, 3º: 41 pontos, 4º: 38 pontos, 5º: 36 pontos, 6º: 35 pontos, 7º: 34 pontos, 8º: 33 pontos, 9º: 32 pontos, 10º: 31 pontos, 11: 30 pontos, 12: 29 pontos, 13: 28 pontos, 14: 27 pontos, 15: 26 pontos, 16: 25 pontos, 17: 24 pontos, 18: 23 pontos, 19: 22 pontos, 20: 21 pontos, 21: 20 pontos, 22: 19 pontos, 23: 18 pontos, 24: 17 pontos, 25: 16 pontos, 26: 15 pontos, 27: 14 pontos, 28: 13 pontos, 29: 12 pontos, 30: 11 pontos, 31º: 10 pontos, 32º: 9 pontos, 33º: 8 pontos, 34º: 7 pontos, 35º: 6 pontos, 36º: 5 pontos, 37º: 4 pontos, 38º: 3 pontos, 39º: 2 pontos, 40º: 1 ponto, então 1 ponto até o 45º.

Os 3 melhores pilotos de cada nação, acumulando os pontos das qualificações, juntam-se à Final A (grande).

A final A é completada pelos melhores pilotos de cada série, acumulando pontos de qualificação (M1 + M2), até 45 pilotos. Em caso de empate por pontos, o desempate é feito pelo melhor resultado do 2º turno, então se ainda houver empate, por sorteio. Duração 15 minutos + 1 volta.

As finais B e C assumem os pilotos de acordo com as mesmas regras. O número de motoristas será distribuído em quantidades iguais (exemplos 120 inseridos = 45 no final A + 38 no final B + 37 no final C).

Duração 15 minutos + 1 volta.

o piloto deve completar uma volta mínima para ser classificado.

A classificação das Nações é feita acumulando-se os pontos dos 3 melhores pilotos de cada nação classificados na final A (grande).

Prêmios:

Os 3 primeiros de cada grupo devem estar presentes na cerimônia de premiação.

Será recompensado:

- As 3 primeiras nações na final A (principal)
- Os primeiros 3 extratos do grupo 1 das finais
- Os 3 primeiros grupos 2 extratos das finais
- Os 3 primeiros grupos 3 extratos das finais
- Os primeiros 3 grupos de classe automática (75cc)
- As 3 primeiras mulheres retiradas das finais
- Os primeiros 3 Vintage 50cc retirados das finais

Acidente:

Um piloto ferido deve ser examinado pelo médico da organização. O relatório do sinistro deve ser enviado, no prazo de 10 dias, diretamente para a seguradora.

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

QUALQUER MOTORISTA QUE NÃO RESPEITAR AS ORDENS DO DIRETOR DE CORRIDA OU MORDOMOS SERÁ EXCLUÍDO DA RODADA.

QUALQUER DECISÃO TOMADA COM O DIRETOR DE CORRIDAS, O JÚRI, OS DIRETORES DO CLUBE E OS CONTROLADORES TÉCNICOS SERÁ FIRME E FINAL EM CASO DE DISPUTA DURANTE AS CORRIDAS.

QUALQUER INSULÇÃO AOS OFICIAIS E VOLUNTÁRIOS (DIRETOR DE CORRIDA, COMISSÁRIOS, CRONOMETRISTAS, SECRETARIADO, BUVETTES, PRIMEIROS SOCORROS, ESTACIONAMENTO ...) LEVARÁ À DESQUALIFICAÇÃO DO PILOTO.

PILOTO:

- Capacete em bom estado e aprovado de acordo com as normas do Regulamento Técnico Nacional (ver site da FFM).

Epreuves internationales ou nationales sur circuits fermés : normes FIM admises

EUROPE



051018/P-320678

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

- Proteção para as costas e peito

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

- Óculos de proteção.
- Luvas de motocicleta OBRIGATÓRIAS.
- Botas de motocicleta OBRIGATÓRIAS.
- Camisa de manga comprida OBRIGATÓRIA.
- Calças resistentes e / ou reforçadas OBRIGATÓRIAS.
- PROIBIDA roupa folgada.

REGULAMENTOS TÉCNICOS

Cláusulas gerais para todos os grupos:

- O deslocamento das máquinas não deve ultrapassar 50cc no máximo (exceção no máximo 75cc para o grupo "classe automática").
- Apenas uma máquina autorizada por piloto (sem mula)
- A frenagem deve ser EFICAZ.
- Freios dianteiro e traseiro com controles independentes.
- As alavancas de freio devem ter uma extremidade arredondada. (com tigela)
- Largura livre do guidador mín. 600 mm, máx. 800 mm.
- Sem peças salientes ou afiadas.
- O punho do acelerador deve retornar automaticamente.
- Revestimentos

o guidador deve ser mantido por 2 amarras de arame de metal e não perfurado na extremidade (exceto as extremidades sólidas do guidador).

- Qualquer tubo que possa atuar como um punção deve ser plugado EFECTIVAMENTE.
- O silenciador de exaustão obrigatório não pode se projetar além da parte traseira do pneu.
- Nível de som máximo de 115 dB de acordo com o método 2 metros máx.
- Tubos de escape de comprimento variável são PROIBIDOS.
- Os guarda-lamas dianteiro e traseiro são OBRIGATÓRIOS (somente plástico).
- Os pedais dos ciclomotores serão substituídos por apoios para os pés que se dobram para trás e não excedem a largura do pé.
- Devem ser removidos muletas, indicadores, espelhos, luz traseira, faróis, bagageiro, apoios de pés do passageiro.
- As máquinas devem estar equipadas, no guidador, com disjuntor de ignição eficaz (chave proibida).
- Pneus todo-o-terreno OBRIGATÓRIOS.
- As máquinas devem ser equipadas com três placas de plástico flexíveis com os números das pistas:
 - uma placa frontal, duas placas laterais.
 - tamanho dos números: altura 140 min mínimo, largura 80 min mínimo, largura da linha 20 min min.
- Nenhuma inscrição além dos números da corrida deve aparecer nessas placas.
- A proteção de todas as partes giratórias e acionamentos deve ser garantida por carcaças de metal (espessura mínima de alumínio 2mm, espessura mínima de aço 1mm) envolvendo pelo menos a periferia. O objetivo é evitar o contato com as partes rotativas, mas também reter quaisquer peças que possam se soltar.
- Qualquer pedal de intervenção externa (freio ou sistema de variação) com largura superior a 40 mm deve ser dobrável.

- Polia livre (placa): proteção eficiente de polias perfuradas ou coladas.
- Reforço da coluna da direção **FORTEMENTE RECOMENDADO**, todos os grupos combinados.
- Filtro de ar obrigatório.
- Apoios de pés rebatíveis com retorno automático obrigatório.
- Instrumentação gratuita.
- Uma peça chamada "livre" é uma peça diferente da original. É comercializado ou artesanal.

Definição de peça de origem: peça montada pelo fabricante em um ou mais modelos de ciclomotores com variador ou caixa de velocidades homologados pelos serviços competentes.

Série limitada, fornecer uma ficha técnica do fabricante (permanecendo originalmente equipado e aprovado para o ciclomotor).

- Tudo o que não é permitido pelos regulamentos técnicos é proibido.

Todas as máquinas consideradas perigosas e não conformes com os regulamentos gerais e técnicos serão sistematicamente recusadas.

Regulamentos de grupos

GRUPO 1 (G1) (typo peugeot 103, mbk 51, derbi variant, piaggio ciao, mobyette.....
ciclomotor de série)

PARTE DO CICLO G1:

- Estrutura em V original (proibição de fabricação artesanal).
- tanque de combustível original do modelo considerado
- Barra de reforço **OBRIGATÓRIA** entre o apoio do assento e a coluna de direção (o espaço incluído no V do quadro deve estar vazio exceto para o filtro de ar e acessórios).
- Reforços de quadro autorizados.
- Autorizada instalação de silenciadores de motor, respeitando os pontos de ancoragem originais.
- São gratuitos: coluna de direção, garfo (fabricação artesanal proibida), suspensão traseira com um ou 2 amortecedores (comercializados), braço oscilante, apoio para os pés, rodas, freios, selim e acabamento.

MOTOR G1:

- Carcaças originais do motor da máquina em questão (retirada de material autorizada, entrada proibida).
- Motor original de alta refrigeração a ar ou adaptável ao modelo considerado. Retirada de material autorizada.
- Cunha autorizada em cilindro, plana em ambos os lados.
- Caixa de palheta adicional **PROIBIDA**.
- Intervenção externa no sistema de variação autorizado.
- São livre: virabrequim, ignição, variador, válvulas retendo os centros de fixação originais, tubo de admissão, carburador Ø 19 mm máx., Silenciador / silenciador, mola de impulso do motor, polia, correia, transmissão final.

GRUPO 2 (G2) (typo, derbi senda, yamaha dt, HM 6 cre, valenti, ajp moto de série)

Máquinas G2 com caixa de câmbio

- Estrutura original, reforços autorizados, tanque e guarnição preservando o aspecto e linha originais.
- Braço oscilante original (são permitidos reforços).
- Alta origem do motor ou adaptável ao modelo considerado. Retirada de material autorizada.
- Cunha autorizada em cilindro, plana em ambos os lados.
- Cárter do motor original do modelo considerado. Contribuição de material proibida.
- São amortecedores comerciais livre, mas pontos de ancoragem originais (são permitidos reforços), garfo, rodas dianteiras e traseiras (rodas dentadas proibidas), apoio para os pés, virabrequim, caixa de câmbio, ignição, embreagem, tubo de admissão, exaustor / silenciador de panela, carburador Ø 19mm máximo, válvulas retendo os centros de fixação originais, transmissão final.

Máquinas G2 com variador (es) : (mbk fxc, honda mtx, malaguti fifty, yamaha dtr..... moto de série)

G2 CHASSIS com variador (es):

- Estrutura original em V, viga ou tubular.
- Barra de reforço soldada OBRIGATÓRIA entre o suporte da sela e a coluna de direção para V estrutura. Reforços de quadro autorizados.
- Autorização de instalação de blocos silenciosos de motor (pontos de ancoragem livres).
- São livres: coluna de direção, garfo, braço oscilante, apoio para os pés, amortecedor (es), rodas (rodas de pau proibidas), freios, tanque, selim, acabamento.

G2 MOTOR com variador (es):

- Cárter do motor original do modelo em questão (retirada de material autorizada, entrada proibida).
- Alta origem do motor ou adaptável ao modelo considerado. Retirada de material autorizada.
- Cunha autorizada em cilindro, plana em ambos os lados.
- Intervenção externa no sistema de variação autorizado.
- São livres: virabrequim, ignição, variador (es), polia, embreagem, correia, transmissão final, válvulas (mantendo os centros de fixação originais), tubo de admissão, carburador Ø19mm maxi, silenciador / silenciador, mola de impulso do motor.

GRUPO 3 (G3) : prototipos

PARTE DO CICLO G3:

- Parte do ciclo livre.
- rodas de liga leve proibidas (apenas raios)

MOTOR G3:

- Livre, máximo de 50 cc.

GRUPO DE CLASSE AUTOMÁTICA (AC)

PARTE DO CICLO:

- Quadro de um ciclomotor ou scooter aprovado.
- Reforços de quadro autorizados.
- São livres: garfo, braço oscilante, amortecedor (es), rodas, freios, tanque de combustível, selim, acabamento.

MOTOR:

- Carter do motor original do modelo considerado.
- Motor com transmissão automática por variador (es) e / ou embreagem.
- Cilindro livre de 75 cc no máximo
- São livres: virabrequim, ignição, variador (es), polia, embreagem, correia, transmissão final, admissão e carburador, silenciador / silenciador, mola de impulso do motor.
- Intervenção externa no sistema de variação autorizado.

GRUPO VINTAGE (GV)

- Máquinas fabricadas antes de 1985
- Resfriamento de ar
- Transmissão com caixa de engrenagens ou variador (es)
- Suspensão traseira com 2 amortecedores ou cantilever ou direta (sistema progressivo proibido)
- Freios a tambor (disco proibido)



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.