

REGLEMENT TECHNIQUE MOTO 2025

Baja Morocco

Le présent règlement est rédigé en termes d'autorisations.

Par conséquent, toute modification est interdite si elle n'est pas autorisée par le présent règlement.

Par ailleurs, toute modification autorisée ne peut justifier une modification non autorisée.

PREAMBULE

ARTICLE 1. VEHICULES ADMIS

ARTICLE 2. GROUPES ET CLASSES

ARTICLE 3. MODIFICATIONS AUTORISEES MOTO/ QUAD

ARTICLE 4. PRESCRIPTION GENERALE

PREAMBULE

Le présent règlement s'applique à tout véhicule de la baja morocco.

Afin d'éviter toute mauvaise interprétation, à moins qu'elle ne soit explicitement autorisée ou rendue obligatoire par le présent règlement, toute modification est interdite.

ARTICLE 1. VEHICULES ADMIS

Les Véhicules admis sont de type quad ou moto, 2 ou 4 roues motrices. Véhicules à moteur atmosphérique ou turbocompressé d'une cylindrée inférieure ou égale à 1000 cm³

Que le véhicule soit un véhicule issu d'un constructeur ou un véhicule prototype.

Le véhicule devra être néanmoins identifier et en conformité administrative. (n° de série, immatriculation,...)Il

est à la charge du concurrent de présenter tous les documents nécessaires au contrôle du véhicule.

Les véhicules des catégories Moto et Quad devront être conformes aux prescriptions générales etaux équipements de sécurité définis dans ce règlement.

ARTICLE 2. Catégorie et classe.

Catégorie **MOTO**

Les véhicules moto sont des véhicules à 2 roues de série dont le modèle de base a été régulièrement produit et commercialisé à au moins 500 exemplaires en 12 mois consécutifs, n'ayant subi aucune autre modification que celles qui pourraient figurer dans le règlement technique de cette catégorie ou celles nécessaires au montage de certains éléments de sécurité. Cette catégorie sera divisée en 2 classes selon la cylindrée du véhicule : soit une classe pour les véhicules de 0 à 450 cm³ inclus, et une classe pour les véhicules de plus de 450 cm³ et jusqu'à 1000 cm³.

Catégorie **QUAD**

Les véhicules quad sont des véhicules de type quadricycle a moteur dont le modèle de base a été régulièrement produit et commercialisé à au moins 500 exemplaires en 12 mois consécutifs, n'ayant subi aucune autre modification que celles qui pourraient figurer dans le règlement technique de cette catégorie ou celles nécessaires au montage de certains éléments de sécurité.

Catégorie moto

ARTICLE 2. MODIFICATION AUTORISEES

DÉFINITION DU CADRE D'UNE MOTO

La structure ou les structures utilisées pour joindre tout mécanisme de direction à l'avant de la machine à l'unité moteur/boîte de vitesses et à tous les composants de la suspension arrière. Chaque moto doit être équipée d'une béquille latérale. La béquille latérale doit être fixée, soit sur le cadre, soit sur le bras oscillant. Les dispositifs de démarrage sont obligatoires. Un carter doit être installé sur le pignon de sortie de boîte. Un protège-chaîne doit être installé de manière à empêcher tout coincement entre la chaîne inférieure et le pignon final à la roue arrière.

ÉCHAPPEMENT

Les motos doivent avoir soit un échappement de production ou légal CE pour la route. Soit un échappement type compétition et dont l'extrémité du silencieux doit être horizontale et parallèle (sur une distance minimale de 30 mm) à l'axe central de la moto (avec une tolérance de $\pm 10^\circ$) et ne doit pas dépasser l'extrémité du corps du silencieux de plus de 5 mm. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon minimum de 2 mm. Les gaz d'échappement doivent être évacués vers l'arrière mais pas de manière à soulever de la poussière, salir les pneus ou les freins. Toutes les mesures possibles doivent être prises pour éviter la perte possible d'huile usagée afin qu'elle ne gêne pas un pilote suivant. Tout système de valve NON ORIGINE installé sur le système d'échappement est interdit. Seuls les systèmes de valve d'échappement (c.-à-d. : Exup, etc.) fournis par le fabricant sur le collecteur sont autorisés. Le réglage est libre. L'extrémité des tuyaux d'échappement sur les motos ne doit pas dépasser la tangente verticale du pneu arrière.

GUIDONS

Les guidons doivent être équipés d'une protection sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection située au milieu des guidons, couvrant largement les colliers de guidon. Les extrémités exposées des guidons doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Des butées solides (autres qu'un amortisseur de direction) doivent être fixées pour assurer un espace minimum de 30 mm entre les guidons avec leurs leviers et le réservoir de carburant en pleine direction pour éviter de coincer les doigts du pilote. Les colliers de guidon doivent être très soigneusement arrondis et conçus pour éviter les points de rupture dans la barre. Si des protège-mains sont utilisés, ils doivent être en matériau incassable et avoir une ouverture permanente pour la main. La réparation par soudure des guidons en alliage léger est interdite. Les guidons en carbone/carbone, carbone/Kevlar ou autres matériaux composites ne sont pas autorisés.

LEVIERS DE COMMANDE

Tous les leviers de guidon (embrayage, frein, etc.) doivent être en principe à extrémité sphérique (diamètre de cette sphère d'au moins 16 mm). Cette sphère peut également être aplatie, mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie de 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées en permanence et former une partie intégrante du levier. Chaque levier de commande (leviers de main et de pied) doit être monté sur un pivot indépendant. Le levier de frein, s'il pivote sur l'axe du repose-pied, doit fonctionner en toutes circonstances, y compris si le repose-pied était plié ou déformé.

COMMANDES DES GAZ

Les commandes des gaz doivent se fermer automatiquement lorsqu'elles ne sont pas tenues par la main.

Techniques

Les motos doivent être équipées d'un coupe-circuit ou d'un bouton d'arrêt fonctionnel monté sur le côté droit ou gauche du guidon (à portée de main lorsqu'on tient les poignées) capable d'arrêter un moteur en marche.

REPOSE-PIEDS

Les repose-pieds doivent être de type pliable et équipés d'un dispositif qui les ramène automatiquement à la position normale. Une protection intégrale doit être prévue à l'extrémité du repose-pied qui doit avoir un rayon d'au moins 8 mm

FREINS

Toutes les motos doivent avoir au moins 2 freins efficaces (un sur chaque roue) opérés indépendamment et fonctionnant de manière concentrique avec la roue.

GARDE-BOUE ET PROTECTION DES ROUES

Les motos doivent être équipées de garde-boue. Les garde-boue doivent dépasser latéralement au-delà du pneu de chaque côté. Le garde-boue avant doit couvrir au moins 100° de la circonférence de la roue. L'angle formé par une ligne tracée du bord avant du garde-boue au centre de la roue et une ligne tracée horizontalement à travers le centre de la roue doit être compris entre 45° et 60°.

Le garde-boue arrière doit couvrir au moins 120° de la circonférence de la roue. L'angle formé par deux lignes, l'une tracée du bord arrière du garde-boue au centre de la roue et l'autre tracée horizontalement à travers le centre de la roue ne doit pas dépasser 20°. L'angle (20° max.) pour le garde-boue arrière doit être mesuré avec le pilote assis sur la moto

CARÉNAGE

Les couvercles de radiateur (protections) doivent être fabriqués uniquement en matériaux flexibles (par exemple, en plastique).

ROUES, JANTES, PNEUS

Tous les pneus seront mesurés montés sur la jante à une pression de 1 kg/cm²; les mesures prises à une section de pneu située à 90° du sol. Toute modification de la jante ou des rayons d'une roue intégrale (moulée, moulée, rivetée) fournie par le fabricant ou d'une jante détachable traditionnelle autre que pour les rayons, la valve ou les boulons de sécurité est interdite, sauf pour les vis de retenue de pneu parfois utilisées pour empêcher le mouvement du pneu par rapport à la jante. Si la jante est modifiée à ces fins, des boulons, des vis, etc., doivent être installés. Les dimensions des pneus avant et arrière sont libres en ce qui concerne le diamètre et la largeur. Les pneus avec des clous métalliques, des pointes, des chaînes ou tout autre dispositif anti-dérapant ne sont pas autorisés. Les pneus à palette (côte radiale continue) sont interdits.

Techniques

Seuls les pneus normalement disponibles dans les sources commerciales ou de détail sont autorisés. La modification du pneu n'est pas autorisée. Il est interdit de traiter les pneus avec des produits chimiques, de les couper ou de les rainurer, d'utiliser des chauffes-pneus ou tout autre moyen susceptible de modifier la forme, la dureté minimale du rivage, la construction ou d'autres caractéristiques. Les pneus doivent figurer dans le catalogue de la gamme du fabricant de pneus ou dans les listes de spécifications des pneus disponibles au public. Ils doivent être fabriqués pour se conformer aux exigences de l'Organisation technique européenne des pneus et jantes (ETRTO) en matière de codes de charge et de vitesse et avoir une description de service minimale de 45 M. Les deux pneus, avant et arrière, doivent avoir une marque "E" et/ou une approbation DOT (American Department of Transportation) et le numéro DOT doit être moulé sur le flanc du pneu.

Motif de la bande de roulement

Les spécifications du motif de la bande de roulement du pneu arrière sont libres.

PLAQUES NUMÉRO

Les plaques numéros sont requises pour les rallyes tout-terrain. L'organisateur doit fournir à chaque pilote un ensemble de plaques d'identification comprenant 1 plaque avant et 2 plaques latérales appelées plaques numéros. Les plaques numéros doivent être apposées de manière visible à l'avant et sur les côtés arrière de la moto. Elles ne doivent en aucun cas couvrir, pendant toute la durée du rallye, même partiellement, le numéro d'immatriculation de la moto.

ÉCLAIRAGE, ÉQUIPEMENT D'AVERTISSEMENT ET COMPTEURS DE VITESSE

Les motos et leur équipement doivent être conformes aux exigences légales nationales pour la circulation routière du pays dans lequel le véhicule est immatriculé et aux autres règles spécifiées dans le règlement complémentaire. Le générateur électrique doit fonctionner en continu et normalement en termes de courant et de tension pendant la compétition et au contrôle post-compétition. Les connexions électriques doivent être maintenues.

MOTOS DE RALLYE TOUT-TERRAIN

GÉNÉRAL

Tous les véhicules doivent être conformes en tous points à la Convention de Vienne de 1968, même si le pays dans lequel la machine a été fabriquée n'est pas signataire de cette convention, et être immatriculés pour une utilisation routière.

Éclairage et équipement de sécurité

L'équipement d'éclairage pour toutes les catégories doit être conforme à tous égards à la Convention internationale sur la circulation routière, de plus : Les phares et feux arrière d'origine peuvent être modifiés ou remplacés. Des feux supplémentaires peuvent être ajoutés.

Chaque moto/quad doit être équipée d'au moins :

- Un phare avant (min 55 watts ou équivalent en 'lumen')
- Un générateur avec une performance requise pour supporter toutes les exigences
- Un avertisseur sonore audible, minimum 90 dB/A, mesuré à un mètre.
- Un réservoir d'eau fixe de 3 litres ou un sac d'hydratation d'une quantité équivalente.

Toutes les motos/quads doivent transporter l'équipement de survie nécessaire tel que demandé dans le règlement général de la course.

Carburant

Pour toutes les catégories, le moteur doit fonctionner avec du carburant sans plomb et être d'un type équivalent à celui des stations-service publiques.

Système d'échappement

Les bords exposés de la ou des sorties de tuyaux d'échappement doivent être arrondis pour éviter tout bord tranchant.

Cadre et accessoires

Le cadre principal doit être marqué avec le numéro d'identification du véhicule (VIN) d'origine. Le numéro de cadre (VIN) doit rester visible en tout temps. Le cadre ne doit pas être remplacé pendant l'événement. Le cadre peut être réparé sous la supervision du commissaire technique.

Réservoir(s) de carburant

La capacité totale de carburant transportée dans tous les réservoirs est libre à condition qu'ils couvrent au moins 120 km d'autonomie

Le transport de bidon d'essence est strictement interdit.

Poids

Non restreint.

Moteur

Le numéro du moteur doit rester visible en tout temps. La préparation du moteur est libre, à l'exception du (des) carter(s), qui doit (doivent) être strictement standard.

SPECIFIQUE QUAD

Système d'échappement

Le silencieux ne doit pas dépasser les extrémités arrière du quad. Le tuyau d'échappement du silencieux doit être protégé par un bord arrondi d'un minimum de 4 mm.

Châssis et accessoires

Le châssis principal doit être marqué avec le numéro d'identification du véhicule (VIN) d'origine. Le numéro de châssis (VIN) doit rester visible en tout temps. Le châssis ne doit pas être remplacé pendant l'événement. Le châssis peut être réparé sous la supervision du commissaire technique.

Interrupteurs de coupure d'allumage

Les quads doivent être équipés d'un interrupteur de coupure d'allumage de sécurité, qui doit arrêter le circuit primaire et doit être fixé en permanence au pilote par un câble spiralé non élastique d'une longueur adéquate (max. 100 cm redressé), semblable à un câble téléphonique.

Plaques numéros

2 plaques numéros sont requises : • 1 plaque de chaque côté de la machine

Suspensions

Tous les supports des unités de suspension avant et arrière, des bras de suspension et de la broche de direction sont retenus par un fil de sécurité ou une goupille.

Freins, roues et jantes

Le diamètre de la jante de la roue arrière ne peut pas dépasser 15 pouces. Les rayons de fil ne sont pas autorisés. Chaque roue avant doit avoir un frein fonctionnel installé sur chaque essieu et être actionné par un levier monté sur le guidon. À l'arrière, le véhicule doit avoir un frein sur chaque roue ou un frein installé conjointement sur l'essieu de la roue arrière, actionné soit par un levier sur le guidon, soit par une pédale de pied.

Garde-boue

Les roues motrices doivent être couvertes par des garde-boue en matériaux flexibles, couvrant chaque roue sur une zone d'au moins 30 degrés.

Réservoir(s) de carburant

Les réservoirs de carburant supplémentaires doivent être à au moins 25 mm (1 pouce) des bords de la barrière de protection. La capacité totale maximale des réservoirs de carburant contenus dans tous les réservoirs est de 45 litres.

Le transport de bidon d'essence est strictement interdit.

ARTICLE 4. PRESCRIPTIONS GENERAL

PORT DU CASQUE

Il est obligatoire pour tous les participants prenant part aux essais et aux courses de porter un casque de protection. Le casque doit être correctement attaché, bien ajusté et en bon état. Le casque doit avoir un système de rétention de type "sangle de menton". Les casques construits avec une coque extérieure composée de plus d'une pièce sont autorisés, à condition qu'en cas d'urgence, ils puissent être rapidement et facilement retirés de la tête du pilote en libérant ou en coupant uniquement la sangle de menton.

Techniques

INSTRUCTIONS OPÉRATIVES DU CASQUE Les commissaires, sous la supervision du chef commissaire technique, peuvent vérifier avant les essais et les courses que tous les casques répondent aux exigences techniques. Si un casque ne répond pas aux exigences techniques et est jugé défectueux, le commissaire technique doit retirer toutes les marques d'approbation et conserver le casque jusqu'à la fin de l'événement. Le pilote doit présenter un autre casque pour approbation par le commissaire technique. Après un accident impliquant un impact, le casque doit être présenté au commissaire technique pour examen (~~voir également Art. 77.02.14~~). Tous les casques doivent être intacts et aucune altération ne doit avoir été apportée à leur construction. Après un accident impliquant un impact, le casque doit être présenté au commissaire technique pour examen.

Le commissaire technique et/ou le commissaire technique peuvent effectuer les vérifications suivantes avant que le pilote soit autorisé à participer aux essais de la course :

Que le casque s'adapte bien à la tête du pilote. Qu'il n'est pas possible de glisser le système de rétention sur le menton, lorsqu'il est entièrement attaché. Qu'il n'est pas possible de tirer le casque sur la tête du pilote en le tirant depuis l'arrière du casque.

Techniques

MARQUES D'APPROBATION INTERNATIONALES RECONNUES POUR LES CASQUES

• Europe ECE 22-05 'P', 'NP' ou 'J' • Japon JIS T 8133 : 2007 (à partir du 01.01.2010) • USA SNELL M 2010 (à partir du 01.01.2010)

PROTECTION DES YEUX

L'utilisation de lunettes, de lunettes de protection ainsi que de visières de casque et de 'tear off' est autorisée. Le matériau utilisé pour les protections oculaires et les lunettes doit être incassable. Les visières de casque ne doivent pas faire partie intégrante du casque. Les protecteurs oculaires qui causent une perturbation visuelle (rayures, etc.) ne doivent pas être utilisés.