



## CHAMPIONNAT SUISSE & COUPE DE LA MONTAGNE 2025

### ART. 1 DEFINITION

Swiss Moto met en compétition en 2024 le Championnat de Suisse de la Montagne. Un Champion sera désigné dans les classes suivantes :

Open Montagne :	250cc mono ou bicylindres 2 temps 500 cc mono 2 temps de 500cc à 690 bicylindres 4 temps + de 400cc à 700cc mono 4 temps
Catégorie 300 :	à partir de 16 ans 125 cc à 499cc bicylindres 4T 240cc à 399cc monocylindre 4T 125 cc monocylindre 2T (+ de 25cv)
Supersport Montagne :	300 à 600cc 4 cylindres <b>maxi 765cc pour les 3 cylindres 4 temps</b> de 691 à 750cc bicylindres 4 temps
Superbike Montagne :	601 à 1200cc 4 cylindres 4 temps 676 à 1200cc 3 cylindres 4 temps 751 à 1200cc 2 cylindres 4 temps

Une machine ne peut servir que dans une seule catégorie.

### ART. 2 CONCURRENTS

Lors de la 1<sup>ère</sup> épreuve, les concurrents éliront leurs 2 représentants

Aux pilotes titulaires d'une licence annuelle délivrée Swiss Moto ou d'une Fédération FIM-Europe avec autorisation de sortie, pourront participer aux épreuves du Championnat de Suisse.

Les licences 1 manifestation ne comptent pas pour le Championnat, mais seulement pour le classement scratch.

### ART. 3 MACHINES

Les machines autorisées à disputer le Championnat de la Montagne devront répondre aux définitions du règlement des machines de courses sur route.

Leur niveau sonore doit être inférieur à 102 dB/A.

Un contrôle de bruit sera effectué sur toutes les machines lors des manches en France. Toute machine non conforme sera reconstruée à l'arrivée de la seconde montée. Des contrôles aléatoires peuvent être faits à tout moment de la manifestation. En cas de non-conformité avérée, le pilote peut être sanctionné.

Les machines tout terrain conformes au règlement monobike ou supermotard seront également admises en Championnat de Suisse.

Les pneus référencés cross ou enduro ainsi que les pneus slicks et slicks retaillés sont interdits (sauf spécifications contraires mentionnées ci-dessous).

Les pneus pluie sont autorisés.

**Les machines de la catégorie OPEN sont autorisées à utiliser des pneumatiques slick à l'avant uniquement.**

L'essence utilisée devra pour les 4T être du super sans plomb, conformément à la réglementation FIM Pour les 2T, l'essence utilisée devra être du carburant du commerce, y compris de type AVGAS 100 LL.

Les motocycles devront être équipés d'un coupe-circuit ou d'un interrupteur monté sur la gauche ou la droite du guidon permettant d'arrêter le moteur.

Il n'y aura aucune différenciation dans le classement entre les machines de course et les machines de sport.

Un coureur ne pourra s'engager sur plusieurs machines dans une même classe.

Un coureur engagé dans plusieurs classes devra effectuer ses différentes montées à l'intérieur des horaires prévus pour chaque classe au programme de la manifestation, avec la machine appropriée. Une seule double montée sera autorisée, à condition que le pilote parte à sa place dans sa catégorie.

Une même machine ne pourra pas être utilisée par plusieurs pilotes et ne peut servir que dans une catégorie.

Aucune zone de chauffe ne peut être prévue.

Un pilote peut changer de machine dans une même classe entre la première et deuxième journée à la condition que chacune des machines aient satisfait aux contrôles administratif et technique.

Les couvertures chauffantes sont autorisées. Dans le cas d'un parc concurrents situé après la ligne d'arrivée ou éloigné de la ligne de départ, elles pourront être alimentées avec un groupe électrogène uniquement dans une zone définie par la Direction de Course. Cette disposition ne devra en aucun cas perturber le bon déroulement des montées. Le non-respect de cette prescription sera sanctionné.

#### **ART. 4 EPREUVES**

**Le Championnat 2025 se déroulera sur les épreuves mentionnées au calendrier de Swiss Moto:**

Toutefois, des épreuves pourront également être rajoutées ou annulées en cours de saison, dans ce cas les concurrents devront être prévenus dans les meilleurs délais avant le déroulement de celles-ci.

Elles devront incorporer toutes les classes admises à disputer le Championnat sans exception.

Elles feront l'objet d'un chronométrage officiel.

La ligne de départ barrant la chaussée située 3 mètres avant l'axe de la boucle chrono, la seconde située à 15 mètres au-delà de la ligne de départ, l'intervalle compris entre ces deux lignes constituant la zone de faux départ.

Un seul faux départ sera toléré par montée.

#### **ART. 5 VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES**

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence en cours de validité et sa confirmation d'engagement. **Dès la fermeture du contrôle administratif il ne sera plus possible de s'inscrire et participer à la manifestation.**

Chaque concurrent devra également soumettre sa (**ou ses**) machine(s) en cas de double montée) aux opérations de vérifications techniques. Il lui sera remis le transpondeur servant au chronométrage. **(Pour les courses en territoire Français et éventuellement en Suisse)**

Il est recommandé de mettre en place les vérifications administratives et techniques dès le vendredi après-midi.

La couleur des numéros est libre à condition que les dimensions restent réglementaires et leur contraste soit suffisant pour être lisible. Les Commissaires Techniques sont juges de la bonne lisibilité des plaques numéros.

Les bacs récupérateurs d'huile sont obligatoires pour les machines 4 Temps.

Les bas de carénage seront déposés pour le passage au contrôle technique

#### **ART. 6 BRIEFING**

Un briefing sera organisé sur chaque épreuve le samedi avant le début des essais.  
Tous les pilotes sont tenus d'y participer et devront émarger la feuille de présence.  
Toute absence sera sanctionnée d'une amende de 75 € (75.—Frs).

#### **ART.7 FORMULE**

Le Championnat de la Montagne se disputera sur la totalité des épreuves organisées.

Les ex-aequo seront départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc. S'il est impossible de les départager ils auront le même classement.

#### **ART. 8 PARCOURS**

Le Championnat de la Montagne se disputera sur les parcours retenus et homologués par la Commission.

Les épreuves devront se dérouler sur un parcours ascendant, d'une largeur minimum de 4 mètres et interdit temporairement à la circulation. Le revêtement devra être correct

**Chicane : Dans le cas d'une chicane sur le tracé : celle-ci sera matérialisée par des plots en plastique lestés de sable. Elle sera marquée au sol par de la peinture avec un deuxième marquage à 10 cm. en aval.**

**Le non-respect de la chicane ou le déplacement des plots entraînera la suppression du temps de la montée en essais et de deux secondes de pénalité en course.**

#### **ART. 9 ENGAGEMENTS**

Les demandes d'engagement devront parvenir 30 jours avant la date de la manifestation, accompagnées du droit d'engagement. Pour les courses organisées en France, les pilotes licenciés seront prioritaires s'ils ont envoyé leur bulletin d'engagement avant le 31 mars 2025.

Après la date de clôture, les engagements pourront être refusés par les Organisateurs.

L'organisateur devra confirmer leur acceptation aux pilotes dans les huit jours suivant la date limite des engagements.

Les droits d'engagement seront remboursés, dans le mois qui suit l'épreuve, dans la mesure où le concurrent prévient l'organisateur de son forfait au plus tard à la date de clôture des engagements de l'épreuve en question.

Passé ce délai et au plus tard avant l'ouverture des vérifications administratives, une pénalité de 30 € (30.—Frs) sera retenue.

Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

#### **ART. 10 ESSAIS**

Les organisateurs devront obligatoirement prévoir deux montées minimums<. Si les horaires le permettent prévoir une 3<sup>ème</sup> montée, dont au moins la première sera libre, les pilotes ne seront pas tenus d'y participer.

Les montées d'essais libres et chronométrées se feront dans l'ordre des numéros pour les manifestations se déroulant en Suisse. Pour les courses organisées en France, le règlement de la FFM sera appliqué.

En cas d'ex-æquo, on tiendra compte de l'autre montée.

Dans tous les cas, les pilotes devront au moins effectuer une montée pour pouvoir prétendre aux montées officielles.

Il est rappelé que le port du casque (**qui doit être conforme à l'article 15 des règles générales des contrôles techniques**), est également obligatoire pour le retour. Les pilotes et les passagers devront obligatoirement être vêtus d'une combinaison de cuir, de bottes, de gants et d'une protection dorsale.

Les pilotes de motos et équipages de Side-Cars doivent obligatoirement effectuer leurs montées d'essais et de course, ainsi que les retours, avec leurs machines respectives passées au contrôle, sans changement de pilote ou de passager.

En essais comme en course, le retour des concurrents se fera sous la responsabilité du Directeur de Course.

Tout pilote qui sera pris dans la côte les jours précédents l'épreuve avec une machine non-conforme au Code de la Route ou en violation avec celui-ci sera sanctionnée par le Jury. Cette sanction pourra aller jusqu'à l'exclusion.

### ART. 11 COURSES

Deux montées de course seront prévues (**En France 3 montées**), chacune d'elle donnant lieu à l'attribution de points pour le classement du Championnat de Suisse, selon le barème défini à l'article 12.

Toutes les montées se feront dans l'ordre des numéros pour les manifestations se déroulant en Suisse. Pour les courses organisées en France, le règlement de la FFM sera appliqué.

A l'issue de la deuxième (**ou troisième**) montée, les trois premières machines de chaque catégorie seront mises en parc fermé pendant les trente minutes suivant l'affichage des résultats, sous la responsabilité d'un Commissaire Technique.

En fonction des disponibilités horaires, une montée super chrono pourra être organisée.

En cas d'annulation de l'épreuve prononcée par le jury, les pilotes ne pourront prétendre à aucun remboursement.

### ART. 12 CLASSEMENTS

Pour être classé, tout pilote devra avoir effectué un temps inférieur à celui du premier de sa classe majoré de 50%. Dans chaque classe, les points suivants seront attribués pour chaque montée :

1 <sup>er</sup> ..... 25 pts	6 <sup>ème</sup> ..... 10 pts	11 <sup>ème</sup> ..... 5 pts
2 <sup>ème</sup> ..... 20 pts	7 <sup>ème</sup> ..... 9 pts	12 <sup>ème</sup> ..... 4 pts
3 <sup>ème</sup> ..... 16 pts	8 <sup>ème</sup> ..... 8 pts	13 <sup>ème</sup> ..... 3 pts
4 <sup>ème</sup> ..... 13 pts	9 <sup>ème</sup> ..... 7 pts	14 <sup>ème</sup> ..... 2 pts
5 <sup>ème</sup> ..... 11 pts	10 <sup>ème</sup> ..... 6 pts	15 <sup>ème</sup> ..... 1 pt

Concernant l'attribution des points : dans le cas où 2 pilotes seraient ex-æquo ils marqueront tous les 2 le nombre de points de la place qu'ils ont obtenu, les suivants marqueront les points correspondant à leur place.

Exemple : 2 pilotes sont ex-æquo en ayant réalisés le troisième temps, ils marqueront chacun 15 points le suivant marquera donc 11 points.

Le classement de l'épreuve sera effectué en tenant compte du meilleur temps de chaque pilote. En cas d'ex-æquo dans une montée, on tiendra compte du classement de l'autre montée. En cas d'ex-æquo de temps sur les 2 montées le temps de la seconde montée sera prépondérant.

### ART. 13 RECLAMATIONS

Le dépôt de réclamation devra s'effectuer conformément au Code Disciplinaire et d'Arbitrage FMS.

Le Directeur de Course peut faire démonter toute machine de son choix, à l'arrivée, sans que le pilote visé puisse prétendre à une indemnité quelconque.

#### **ART. 14 OFFICIELS**

La Commission CCR Swiss Moto désignera pour chaque épreuve un Commissaire Sportif (CS) comme président du Jury et un Commissaire Technique (CT)

Le Directeur de Course & un Directeur Adjoint sera désigné par le Moto-Club organisateur. Les frais de ces personnes sont à la charge du Club.

Le club devra désigner 4 aides pour les vérifications techniques.

Les frais des Chronométreurs seront pris en charge par le Club organisateur

#### **ART. 15 TRANSPONDEURS**

**Pour les manifestations sur territoire Suisse**, le chronométrage sera effectué sans les transpondeurs.

Le chronométrage des machines s'effectue par système transpondeurs en France, les concurrents se verront remettre un transpondeur qu'ils devront restituer à l'issue de la manifestation.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la dernière course.

Le transpondeur est sous l'entière responsabilité du concurrent, pendant toute la manifestation et jusqu'à sa restitution, en conséquence, la perte, le vol ou la détérioration du transpondeur est à la charge du concurrent.

Le transpondeur devra être placé à l'avant de la moto sur la fourche. Pour les Side-Cars, le transpondeur devra être placé à l'avant, au niveau de la roue avant.

#### **ART. 16 REMISE DES PRIX**

Les trois premiers pilotes de chaque catégorie recevront un Trophée où une Coupe de la part de l'organisateur.

#### **ART. 17 RESPONSABILITE**

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Dans le cas d'une chute et du non-rapatriement immédiat de la moto, l'organisateur veillera à mettre la machine en sécurité, à l'abri du public.

A partir de 23h00, il n'est plus autorisé de musique et autres manifestation sonores dans le paddock. Il est rappelé aux pilotes qu'ils sont responsables de leurs accompagnants.

#### **ART. 18 LAISSEZ-PASSER**

Les laissez-passer pilotes ou mécaniciens fournis par les organisateurs ne sont ni vendables, ni cessibles à titre gracieux.

#### **ART. 19 Manifestations prises en compte / validité du championnat**

Le calendrier des manifestations est publié sur Internet [www.swissmoto.org](http://www.swissmoto.org) Aucun titre de Champion Suisse ou de Coupe Suisse ne sera attribué s'il n'y a pas eu au moins huit manches, ainsi que trois pilotes au départ durant la saison pour la classe concernée. Toutes les manches organisées comptent pour le Championnat Suisse ou Coupe Suisse.

**Pour tout ce qui n'est pas mentionné aux articles ci-dessus, se sont le Règlement courses sur route, le Code Sportif & le Code Disciplinaire et d'Arbitrage Swiss Moto qui font foi.**

**P.S. En cas de divergences, c'est la version française qui fait foi.**