

DISCIPLINE VITESSE

Les présentes règles techniques et de sécurité discipline Vitesse sont édictées par la Fédération Française de Motocyclisme en application de l'article L.131-16 du Code du sport relatif à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives et conformément aux articles R.331-18 à R.331-45 de ce même Code.

Sauf exception expressément prévue au sein des présentes règles, elles ont vocation à s'appliquer à l'ensemble des activités motocyclistes sur des circuits ou parcours asphaltés et fermés à la circulation publique, organisées sur le territoire français par tout organisateur relevant ou non de la fédération délégataire. Toutefois, pour les épreuves organisées dans le cadre d'un championnat d'Europe ou d'un championnat du Monde, ce sont les règles particulières à ces championnats qui s'appliqueront en cas de divergence avec les règles nationales.

Les règles techniques et de sécurité Courses sur Route édictent les règles suivantes :

TITRE I : REGLES COMMUNES A LA DISCIPLINE	1
TITRE II : SPÉCIFICITÉS - VITESSE ET ENDURANCE	5
TITRE III : SPÉCIFICITÉS - COURSE DE COTE	8
TITRE IV : SPÉCIFICITÉS - DRAGSTERS ET RECORDS DE VITESSE.....	9
TITRE V : SPECIFICITES – TROTTINETTES ELECTRIQUES	10
NORMES DES CIRCUITS ET PARCOURS.....	12
TITRE I : CIRCUITS ACCUEILLANT DES COMPÉTITIONS ET DES ÉPREUVES SPORTIVES	12
TITRE II : PARCOURS ACCUEILLANT DES COMPÉTITIONS ET DES ÉPREUVES SPORTIVES.....	18
TITRE III : CIRCUITS N'ACCUEILLANT AUCUNE COMPÉTITION ET EXCLUSIVEMENT RÉSERVÉS À LA PRATIQUE LOISIR, AUX ESSAIS, AUX ENTRAÎNEMENTS ET AUX ÉCOLES DE PILOTAGE.....	20
TITRE IV : RÈGLES D'AMÉNAGEMENT POUR LES CIRCUITS DE KARTING ACCUEILLANT EXCLUSIVEMENT DES MACHINES D'UNE PUISSANCE MAXIMUM DE 25 CV	21
TITRE V : RÈGLES D'AMÉNAGEMENT POUR LES CIRCUITS DE KARTING ACCUEILLANT DES MACHINES D'UNE PUISSANCE SUPÉRIEURE À 25 CV	23
ANNEXES	25

Au cas où un organisateur ferait une demande pour organiser une manifestation qui, par ses caractéristiques et/ou les motocycles ou engins utilisés, peut être régie par plusieurs disciplines ou spécialités différentes, il conviendra de se référer aux RTS de la spécialité la plus voisine pour apprécier les règles applicables. Dans tous les cas, et compte tenu du caractère très particulier de ce type de manifestation, la FFM appréciera *in concreto* et pourra établir des prescriptions spécifiques.

TITRE I : REGLES COMMUNES A LA DISCIPLINE

ARTICLE 1 : HOMOLOGATION DES CIRCUITS ET PROCEDURES ADMINISTRATIVES RELATIVES A L'ORGANISATION DE MANIFESTATIONS

En application des articles R.331-18 et suivants du Code du sport relatifs aux concentrations et manifestations sur les voies ouvertes ou dans les lieux non ouverts à la circulation publique et comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, doivent être respectées les procédures administratives suivantes :

- Tout circuit permanent sur lequel se déroulent des activités motocyclistes doit faire l'objet d'une homologation préalable. La commission administrative d'homologation est soit la Commission Nationale d'Examen des Circuits de Vitesse (C.N.E.C.V.) lorsque la vitesse des véhicules peut dépasser 200 km/h en un point quelconque du circuit, soit la Commission Départementale de la Sécurité Routière (C.D.S.R.) dans les autres cas.
- Lorsque la manifestation se déroule sur un circuit permanent homologué, l'organisateur devra effectuer une déclaration auprès de la Préfecture et la réception du récépissé de déclaration délivré par cette dernière vaudra autorisation d'organiser la manifestation ;
- Lorsque la manifestation se déroule sur un circuit non permanent, un parcours ou un terrain elle est soumise à autorisation préfectorale ;
- Sont également soumises à autorisation les manifestations qui se déroulent sur un circuit homologué mais dans une discipline différente de celle prévue par l'homologation.

ARTICLE 2 : AMENAGEMENTS DES CIRCUITS OU PARCOURS

Dans le cadre d'une compétition, l'organisateur doit obligatoirement prévoir :

- Un parc coureur avec accès à la zone de départ (parc d'attente) réservé aux participants et leurs accompagnateurs dans lequel ils pourront stationner leurs véhicules ateliers et d'habitations. Ce parc peut-être ouvert au public sauf indication contraire de l'organisateur ;
- Une zone pour les contrôles techniques et administratifs ;
- Une liaison téléphonique en état de marche ;
- Un panneau d'affichage officiel, facilement identifiable et accessible par tous.

En outre, il est possible d'organiser sur circuit des compétitions se déroulant en totalité ou en partie la nuit. Dans ce cas la totalité des virages et des difficultés devront bénéficier d'un éclairage permettant une visibilité suffisante.

Les stands s'ils existent devront obligatoirement être éclairés.

ARTICLE 3 : ENCADREMENTS DES MANIFESTATIONS

Toutes les personnes ayant une mission d'officiel sur une épreuve doivent être titulaires de la qualification, correspondante à la fonction, délivrée par la fédération délégataire (FFM) ou par une fédération agréée ayant une reconnaissance de leur cursus de formation par la Fédération délégataire conformément à l'instruction 06-173 JS du 19 octobre 2006).

Pour une course de vitesse, doivent être au moins présents :

- 1 Directeur de Course,
- 1 Responsable du contrôle technique,
- Des Commissaires de Piste assistés éventuellement par des aides commissaires en nombre suffisant.

ARTICLE 4 : RÔLE DU DIRECTEUR DE COURSE

Dans le respect des règlements, le directeur de course est investi de tous les pouvoirs concernant l'aspect sportif d'une compétition.

Il n'est ni responsable de l'environnement, ni de l'organisation générale de la manifestation.

Son autorité s'étend à la piste ou au parcours ainsi qu'aux zones et parcs ayant un caractère sportif.

Il peut être aidé dans sa tâche par d'autres officiels qualifiés sur lesquels il a autorité.

A ce titre, il est chargé notamment :

- De fermer et d'ouvrir le circuit, de veiller au respect de l'horaire, de contrôler la procédure de départ et d'arrivée ;
- Il doit s'assurer que le circuit, la piste ou le terrain sont en bonne condition, que tous les officiels sont présents et que les services de sécurité et médical sont prêts à intervenir ;
- Il doit s'assurer en liaison avec l'organisateur technique (organisateur effectif de la manifestation) que l'arrêté préfectoral et le plan de sécurité sont respectés ;
- Dans des cas urgents de sécurité ou pour tout autre cas de force majeure, le directeur de course peut arrêter prématurément une course, retarder le départ d'une course et faire procéder à l'amélioration des conditions du circuit ;
- Il peut refuser à un coureur, à un passager ou à un motocycle de prendre le départ ou leur intimer l'ordre de se retirer de la course s'il juge cette mesure nécessaire pour des raisons de sécurité.

Il peut à tout moment mettre en place des mesures exceptionnelles de sécurité concernant la piste, les installations annexes en rapport étroit avec le déroulement de la manifestation, et toute personne physique participant à un titre quelconque à la compétition. Elles doivent demeurer conformes au plan de sécurité.

Pendant le déroulement de l'épreuve, l'intervention sur la piste et ses dépendances du service incendie et du service médical relève également de la direction de course.

ARTICLE 5 : RÔLE DU COMMISSAIRE TECHNIQUE

Le commissaire technique est notamment qualifié pour vérifier les éléments de sécurité des machines et des équipements au regard des présentes règles techniques et de sécurité pendant toute la durée de la manifestation et le cas échéant, pour contrôler leur conformité à la réglementation sportive.

ARTICLE 6 : RÔLE DES COMMISSAIRES DE PISTE

Les commissaires de piste occupent les postes définis pour le circuit, le directeur de course s'il le juge nécessaire en fonction des circonstances, peut mettre en place des postes supplémentaires.

Pour la partie du circuit ou du parcours qui les concerne, ils ont en charge le contrôle du respect de la réglementation sportive, la sécurité des pilotes et éventuellement du public, la protection immédiate des blessés, le dégagement de la piste.

Ils doivent signaler au directeur de course toute anomalie constatée.

L'organisateur doit mettre à leur disposition les drapeaux de signalisation et tout le matériel nécessaire à l'accomplissement de leur tâche.

ARTICLE 7 : COMMISSAIRES AUX DRAPEAUX

Dans le cadre d'une compétition, un nombre suffisant de postes de commissaires de piste pour la signalisation officielle doit être prévu tout le long du parcours de façon à donner aux coureurs, au moyen des drapeaux, toute information nécessaire pendant la course.

ARTICLE 6 : LES DRAPEAUX

L'ensemble des drapeaux doivent être présentés agités, à l'exception du panneau Safety-car.

National présenté depuis le véhicule de direction de course	Fermeture de la piste aux non-compétiteurs.
National départ	Signal du départ de la course. Lorsqu'un circuit est équipé de feux de Départ, le directeur de course doit impérativement les utiliser. Ce n'est qu'en cas de défaillance des feux ou lors des épreuves d'endurance que ce drapeau peut être utilisé.
Vert	La piste est libre de tout danger. Ce drapeau doit être présenté lors du premier tour des essais, du tour de reconnaissance, du tour de chauffe et au poste suivant le dernier drapeau jaune. Suivant le type d'épreuve, celui-ci peut également être agité pour le départ du (des) tour(s) de chauffe.
Drapeau rouge ou feu rouge fixe	Arrêt de la course ou des essais. Le pilote doit rejoindre son stand à vitesse réduite. Ce drapeau est à disposition du directeur de course et des chefs de poste et ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.
Jaune avec bandes verticales rouges	Surface glissante pour toute autre raison que la pluie (huile, gravier, herbe ou autres débris). Changement d'adhérence. En cas de chute, si la machine est tombée sur la piste, même si elle a continué sa course dans le bac à graviers, présentation du Drapeau jaune à bandes rouges simultanément avec le drapeau jaune, il sera retiré dès que le chef de poste aura vérifié qu'il n'y a pas de changement d'adhérence dû à la chute.
Bleu	Signal de dépassement. Un coureur plus rapide cherche à vous dépasser, laissez le passage. Ce drapeau est un signal d'information, dont la présentation ou la non présentation n'engage pas la responsabilité des Commissaires de Piste. Il peut être également présenté simultanément avec le drapeau à damier si le pilote de tête est sur le point de dépasser un pilote attardé lors de l'arrivée d'une course, il signale au pilote attardé qu'il a encore un tour à effectuer.
Blanc	Le drapeau doit être présenté quand un véhicule est au ralenti sur la piste, le dépassement de celui-ci est autorisé.
Panneau blanc avec l'inscription SC en noir	Le panneau doit être présenté quand un safety-car emprunte la piste, le dépassement du safety-car est interdit. Le dépassement entre pilotes est interdit.
Blanc avec une croix de Saint-André rouge	Gouttes de pluie affectant la surface de cette section du circuit.
Noir avec un disque orange	Le coureur doit quitter la piste le plus rapidement possible. Ce drapeau est disposition du directeur de course et des chefs de poste. Il ne peut être présenté que sur ordre du directeur de course.
Noir accompagné d'un numéro	Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro. Le pilote doit rentrer aux stands et ne pourra plus repartir.
A damiers noirs et blancs	Fin de la course ou des essais.
A damiers noirs et blancs présenté depuis le véhicule de direction de course	Ouverture de la piste aux non-compétiteurs.

Pour les épreuves nocturnes, en remplacement des drapeaux jaunes, rouges et jaunes à bandes rouge, les Commissaires pourront disposer de panneaux rétro réfléchissants ou de dispositifs lumineux. Ces derniers pourront également être utilisés de jour en complément ou en remplacement des drapeaux.

ARTICLE 9 : PLAN DE SECOURS

L'organisateur est responsable de la préparation d'un plan de secours. L'élaboration de ce plan se fait avec le concours des personnes suivantes :

- Le directeur de course ;
- Le directeur départemental de l'équipement ;
- Le représentant de l'Agence Régionale de Santé (ARS) ;
- Le commandant du groupement de gendarmerie et /ou le directeur départemental des polices urbaines ;
- Le directeur départemental de la protection civile ;
- Le directeur des services départementaux d'incendie et de secours ;
- Le chef du service départemental des transmissions.

Les mesures relatives à la conduite de l'épreuve, au maintien de la sécurité sur la piste sont mises au point sous la responsabilité du directeur de course.

Pendant le déroulement de l'épreuve, l'intervention sur la piste et ses dépendances du service incendie et du service médical relève également de la direction de course.

Le préfet approuve le dispositif de secours et accorde simultanément l'autorisation de la manifestation.

Le plan de secours intègre la sécurité et le sauvetage des coureurs, du personnel de service et du public pendant le déroulement des épreuves et compétitions. Les mesures constituant le plan de sécurité concernent la préparation, la mise en place et la mise en œuvre des moyens assurant la prévention des accidents, la diffusion des informations, le secours et l'évacuation des victimes et le rétablissement des conditions normales de déroulement des épreuves. Ce plan de sécurité doit préciser les zones accessibles au public, les mesures relatives à la conduite de l'épreuve (postes de commissaires de piste, de stand...), au maintien de la sécurité de la piste, au service d'ordre, au service incendie, au service médical d'urgence aux liaisons et transmissions.

Ce plan intègre l'organigramme qui définit la répartition des responsabilités, les moyens en hommes et en matériels, les consignes de diverses natures d'intervention, les schémas des liaisons et des transmissions. Il devra également préciser dans quelles mesures, en cours d'épreuve, pourront être effectuées les réparations aux dispositifs de sécurité qui auraient été détériorés.

ARTICLE 10 : MÉDICALISATION DES MANIFESTATIONS

Sur toutes les épreuves, il faut au minimum un médecin titulaire d'une thèse en doctorat en médecine, inscrit au Conseil de l'Ordre des médecins et/ou appartenant au corps des médecins des armées, et de préférence ayant une expérience en médecine d'urgence, responsable médical de la manifestation. En tant que chef du service médical (CSM), il supervisera l'ensemble des secours médicaux mis à sa disposition.

Les véhicules et équipements de secours définis ci-dessous seront mis en place tels que décrit dans les prescriptions de chaque spécialité :

- Véhicules type A, ou véhicules d'intervention rapide, doivent être mobilisés en nombres suffisants et disposés de manière à permettre une intervention dans un délai minimum pour répondre aux besoins physiopathologiques d'un blessé. Il s'agit de véhicules pouvant intervenir rapidement sur les lieux de l'accident afin d'apporter un secours immédiat aux blessés et les gestes d'urgence vitale. Ils doivent être identifiés par un logo, équipés de matériel médical d'urgence et de moyens de communication avec la direction de course. Un médecin ayant l'expérience de la prise en charge des états de choc et des blessures, ainsi que, si le véhicule nécessite un chauffeur, de préférence un chauffeur capable d'assurer les premiers secours, doit être affecté au véhicule.
- Véhicules type B ou Centre de Réanimation Mobile. Il s'agit d'ambulance de gros volume, conforme aux normes édictées par la DASS (décret n°87-965 du 30 novembre 1987) tant en matériel qu'en personnel. Un médecin éventuellement, ainsi qu'un personnel paramédical conforme aux normes réglementaires doivent être affectés au véhicule.
- Véhicules type C ou Ambulance de Transport. Il s'agit d'une ambulance de petit ou moyen volume, conforme aux normes de la DASS (décret n°87-965 du 30 novembre 1987), permettant le transport d'un blessé dans de bonnes conditions.
- Postes de secours sur le terrain. Un personnel paramédical conforme aux normes réglementaires sera affecté à chaque poste.
- Centre médical fixe ou mobile équipé en matériel spécifique à la médecine d'urgence avec un stock suffisant de médicaments de premier secours.

ARTICLE 11 : ÉQUIPEMENTS ET VÊTEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

11.1 - Équipements et vêtements de protection des participants dans le cadre d'une compétition

Les participants devront obligatoirement être équipés de :

- Un casque intégral muni d'un système de fixation par jugulaire, en bon état et répondant aux normes reconnues par la FIM ; L'utilisation d'un casque intégral tout-terrain est strictement interdit, sauf pour les épreuves de Monobike (courses réservées aux machines de type Supermotard monocylindre de moins de 450cc) se déroulant sur des circuits de karting ;
- Combinaisons de cuir 1 pièce (sauf pour les épreuves de machines de moins de 25CV et les courses de Dragster et Run où une combinaison 2 pièces est autorisée);
- Gants en cuir ;
- Protection dorsale obligatoire pour toutes les spécialités à l'exception du Run où elle est seulement recommandée.

11.2 - Équipements et vêtements de protection des participants dans le cadre d'un entraînement non rattaché à une compétition ;

Les participants devront obligatoirement être équipés de :

- Un casque intégral muni d'un système de fixation par sangle ou jugulaire, en bon état, conforme à la norme CE ; L'utilisation d'un casque intégral tout-terrain est strictement interdit, sauf pour les roulages de la catégorie Monobike (machines de type Supermotard monocylindre de moins de 450cc) se déroulant sur des circuits de karting ;
- Combinaisons de cuir deux pièces ou tout autre vêtement de protection offrant une résistance équivalente à celle-ci ;
- Gants en cuir ;
- L'utilisation d'une protection dorsale et d'une combinaison de cuir une pièce est hautement recommandée.

ARTICLE 12 : ACTIVITÉS ÉDUCATIVES

Se référer aux RTS éducatives, spécialité Vitesse.

ARTICLE 13 : ACTIVITÉS INTERDITES

Il est interdit de faire participer simultanément, dans toutes activités, des motocycles solos avec des véhicules à trois ou quatre roues.

ARTICLE 14 : NIVEAU SONORE

Les systèmes d'échappement doivent être conformes aux normes relatives aux émissions sonores définies par la Fédération délégataire pour chaque spécialité selon la procédure établie par celle-ci.

Le niveau sonore autorisé sur les épreuves de la discipline vitesse, tolérance liée aux instruments de mesure comprise, est le suivant :

Type d'épreuves	Niveau maximal autorisé	Méthode de mesure
Vitesse hors circuits de karting	109 dB/A	Méthode dynamique
Circuits de karting	95 dB/A	Méthode FIM
Course de côte	102 dB/A	Méthode FIM

ARTICLE 15 : AGES, CYLINDRÉES, PUISSANCE - DURÉE DE PRATIQUE DES PARTICIPANTS

ÂGE	CYLINDRÉE MAXIMALE MOTO ET SIDE-CAR	DURÉE DE PRATIQUE PAR JOUR EN COMPÉTITION	
		VITESSE	ENDURANCE
À partir de 7 ans	Jusqu'à 80 cm ³ 2T à variateur ou 110 cm ³ 4T à embrayage automatique Jusqu'à 65 cm ³ 2T ou 115 cm ³ 4T à boîte de vitesses Puissance maximum de 12 CV à la roue arrière	Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire 80 minutes de roulage maximum par jour avec 45 mn de repos entre chaque séance. La durée de chaque séance ne peut pas excéder 20 minutes.	Non autorisée
À partir de 8 ans	Jusqu'à 80 cm ³ 2T à variateur ou 110 cm ³ 4T à embrayage automatique Jusqu'à 65 cm ³ 2T ou 115 cm ³ 4T à boîte de vitesses Puissance maximum de 12 CV à la roue arrière Pocket bike : jusqu'à 40 cm ³ , carburateur de Ø 15mm maximum	Activité de compétition sur la base d'un référentiel défini par la Fédération Délégitaire 120 minutes de roulage maximum par jour avec 45 mn de repos entre chaque séance. La durée de chaque séance ne peut pas excéder 30 minutes.	Non autorisée
À partir de 9 ans	Jusqu'à 85 cm ³ 2T ou 180 cm ³ 4T monocylindre Puissance maximum de 25 CV à la roue arrière Pocket bike : plus de 40 cm ³		Pas d'épreuve d'endurance autorisée hormis moins de 25cv 3 relais maximum de 30 mn séparés chacun par 1 heure de repos.
A partir de 10 ans	Jusqu'à 125 cm ³ 2T ou 250 cm ³ 4T monocylindre Puissance maximum de 25CV à la roue arrière	45 minutes consécutives maximum par séance	Pas d'épreuve d'endurance autorisée hormis moins de 25CV 4 relais maximum de 45 mn séparés chacun par 1 heure de repos
À partir de 11 ans	Jusqu'à 125 cm ³ 2T ou 500 cm ³ 4T monocylindre ou bicylindre. Puissance maximum de 42 CV à la roue arrière	45 minutes consécutives maximum par séance	Pas d'épreuve d'endurance autorisée hormis moins de 25cv 4 relais maximum de 45 mn séparés chacun par 1 heure de repos.
À partir de 13 ans	Jusqu'à 125 cm ³ 2T ou 500 cm ³ 4T monocylindre ou bicylindre. Puissance maximum de 50 CV à la roue arrière	45 minutes consécutives maximum par séance.	Autorisée. 5 relais maximum de 45 mn séparés chacun par 30 mn de repos.
À partir de 15 ans	Jusqu'à 125 cm ³ 2T ou 500 cm ³ 4T monocylindre, jusqu'à 600 cm ³ 4 cylindres, 675 cm ³ 3 cylindres et 749 cm ³ bicylindres. Sans limitation de puissance.	Activité de compétition Libre	Autorisée avec des machines d'une puissance maximum de 50CV à la roue arrière. 5 relais maximum de 45 mn séparés chacun par 30 mn de repos.
À partir de 16 ans	Cylindrée libre		Activité de compétition libre

*16 ans pour les pilotes et 15 ans pour les passagers side-cars

TITRE II : SPÉCIFICITÉS - VITESSE ET ENDURANCE

ARTICLE 16 : DEFINITION

Une course de vitesse est une épreuve dont la durée est inférieure à 2 heures ou 300 Km avec un seul pilote, dont le classement est basé sur le temps réalisé par chaque compétiteur ou sur l'ordre de franchissement de la ligne d'arrivée à l'issue de la distance ou du temps prévu pour la course.

Une course d'endurance est une épreuve dont la durée est ou égale ou supérieure à 2 heures ou 300 Km, et durant laquelle un ou plusieurs pilotes se relaient sur la même ou sur plusieurs motos et dont le classement est basé sur le temps réalisé par chaque équipe ou sur l'ordre de franchissement de la ligne d'arrivée par celle-ci à l'issue de la distance ou du temps prévu pour la course.

ARTICLE 17 : MOYENS MEDICAUX

Sur toutes les épreuves, l'organisateur devra prévoir au minimum en conformité avec l'article 10 des présentes règles :

- Un médecin ;
- Un véhicule d'intervention rapide équipé ;
- Un centre médical fixe ou mobile ;
- Une équipe de secouristes ;
- Une ambulance de transport ;
- Des moyens de communication entre l'équipe de secouristes, le médecin et le Directeur de Course.

TITRE V : SPECIFICITES – TROTTINETTES ELECTRIQUES

ARTICLE 40 : DEFINITION

La trottinette électrique est composée d'un châssis surmonté d'un plateau, porté par deux roues, muni d'un guidon suspendu sur une colonne de direction.

La batterie est située dans le châssis sous le plateau. Le véhicule dispose de deux roues alignées longitudinalement et posées au sol. Chaque roue est indépendante et peut propulser l'engin. Elle permet de se déplacer, les deux pieds posés sur le plateau en position debout ou fléchie.

ARTICLE 41 : MEDICALISATION DES MANIFESTATIONS

Sur toutes les épreuves, l'organisateur devra prévoir en conformité avec l'article 10 des présentes règles au minimum :

- Un médecin ;
- Une ambulance.

ARTICLE 42 : AMENAGEMENT DES CIRCUITS

Des manifestations de trottinettes électriques peuvent se dérouler sur tout circuit respectant les dispositions du Titre 4 « Règles d'aménagement pour les circuits de karting accueillant exclusivement des machines d'une puissance maximum de 25 CV » ou du Titre 5 « Règles d'aménagement pour les circuits de karting accueillant des machines d'une puissance supérieure à 25 CV » de la partie Normes des circuits et parcours des présentes Règles techniques et de sécurité.

ARTICLE 43 : SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES DES MACHINES

Seules sont admises les machines répondant aux spécifications techniques suivantes :

- Présence de deux roues alignées longitudinalement et posées au sol.
- Les moteurs sont situés dans les roues, aucune chaîne ou courroie d'entraînement des roues n'est autorisée.
- La longueur maximale de la machine, mesurée de bordure de pneu à bordure de pneu, est de 1650mm maximum. Aucun élément rigide ne doit dépasser cette longueur. Des gardes boues souples peuvent être installés mais ceux-ci ne doivent pas dépasser de plus de 15 cm de l'axe vertical passant par le centre de la roue.
- La hauteur minimale de la colonne de direction et ses composants, soit la distance entre le plateau et le centre des poignées du guidon doit être de 700 mm minimum.
- La largeur maximale du guidon à ses extrémités doit être de 800 mm maximum.
- La largeur maximale du véhicule (hors guidon) doit être de 450 mm maximum. Aucune partie saillante ne doit dépasser la largeur de la trottinette.
- La hauteur maximale du plateau, soit entre le sol et le haut du plateau, doit être de 400 mm maximum.
- La taille des roues, soit le diamètre maximal de la roue incluant le pneu gonflé à 2 bars, doit être de 250 mm minimum et 300 mm maximum.
- Les axes moteurs ne doivent pas dépasser de l'écrou de roue sauf s'ils sont protégés.
- Dans le cas d'événements se déroulant en condition de faible luminosité, des phares et feux arrière doivent être installés. Les phares doivent être positionnés de manière à ne pas dépasser de la largeur du véhicule et fixés fermement au châssis. Les phares et feux intégrés à la trottinette (non démontables) sont acceptés sur les épreuves diurnes si ceux-ci sont éteints. Les phares et feux non intégrés (démontable) ne sont pas acceptés sur les épreuves diurnes, ils doivent être démontés.
- Le poids maximal est de 60 kg. Pour des raisons de sécurité, le contrôle technique avant l'épreuve est obligatoire.
- Lors des compétitions, les rétroviseurs ne sont pas autorisés.
- Lors des compétitions, les béquilles centrales et latérales et leurs appendices doivent être enlevées.
- Les commissaires techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les trottinettes.

43.1 – Interrupteur

Les trottinettes doivent être équipées d'un interrupteur ou bouton coupe contact de préférence de couleur rouge en état de fonctionnement, pouvant être actionné sans lâcher le guidon, se trouvant d'un côté ou l'autre du guidon ou demi-guidon à portée de main, facilement accessible, visible et fonctionnel. Ce coupe-circuit doit interrompre la rotation du/des moteur(s).

43.2 - Commande des gaz

Tout type d'accélérateur est autorisé, à partir du moment où il revient dans sa position d'origine, lorsque le conducteur lâche la poignée des gaz.

43.3 – Guidon - direction

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide.

Un amortisseur de direction ou une butée de direction sont recommandés afin de limiter le rayon de braquage en cas de chute.

La réparation des guidons est interdite.

43.4 – Leviers de freins

Les extrémités des leviers ne doivent être ni saillants ni endommagés et être protégés.

43.5 - Repose-pied

Les pieds reposent sur le plateau appelé « deck », il fait partie intégrante du châssis. Un repose pied déporté sur l'arrière du deck peut être installé mais celui-ci ne doit ni dépasser la largeur du deck, ni dépasser l'axe de la roue arrière ni comporter d'éléments susceptible de blesser le pilote. Le deck doit être plat.

43.6 - Freins

Les trottinettes électriques doivent être équipées au minimum d'un frein à commande indépendante, pour chacune des deux roues. Les freins actionnés par câble sont interdits, seuls les freins commandés hydrauliquement sont autorisés.

43.7 - Eclairage

Pour les épreuves nocturnes, les machines devront être équipées d'un éclairage avant de minimum 550 Lumens et d'une signalisation arrière rouge d'une puissance de 50 Lumens.

43.8 - Mesure et limite de puissance

La puissance des machines peut être limitée par un fusible en sortie de batterie. Le contrôle s'effectue alors par une mesure du voltage en sortie de batterie. Les trottinettes doivent être équipées d'un port de charge type IP 16, GX16, LP16, XT90 ou XT 60 accessible à l'extérieur de la trottinette afin de permettre la mesure de la tension.

43.9 - Numéros de Compétition

Les plaques comportant les numéros doivent être fixées à l'avant et des deux côtés de la machine de manière à être clairement visibles.