

RSCM
Madame Odile PIETU
9, rue des Jonquilles
94440 VILLECRESNES

Paris, le 8 décembre 2020

Madame,

Après étude de votre règlement, nous avons le plaisir de vous délivrer l'agrément ci-dessous.

RACING SIDE CAR MANIA

AGREMENT N° 2021 / 2

Vous souhaitant bonne réception de ces documents et une complète réussite de votre saison sportive,

Nous vous prions de croire, Madame, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Anne BOULLY
Direction des Sports

Championnat RSCM Racing Side-Car Mania

Règlement 2021

ARTICLE 1 - DÉFINITION

Dans le cadre de la stratégie PROMOSIDE, en complément du Championnat de France side-cars FSBK et de la Coupe de France side-cars PROMOSPORT, France Side car Compétition organise le Championnat RSCM de side-cars CLASSIC et OPEN

En fin de saison, il sera attribué un titre de CHAMPION pour les catégories suivantes :

- **Le Championnat RSCM Classique** (sortie avant)
 - Classique 1 : "jusqu'à 750 cc" ET "15 Pouces et plus, jusqu'à 1000cc"
 - Classique 2 : "supérieur à 750 cc" ET "15 Pouces et plus supérieurs à 1000cc"
 - **Le Championnat RSCM OPEN** (sortie arrière année moteur avant fin 1999)
 - OPEN 2 : moteur à carbu "jusqu'à 600 cc", châssis courts
 - OPEN 1 : moteur à carbu "supérieur à 600 cc", et tout châssis longs
- En 2020 création d'une nouvelle catégorie destinée à aller vers des "courses de niveau" :
- OPEN 3 : moteur injection ayant marqué maximum 10 points à une course PROMO

Voir détails et définitions détaillées des 2 catégories dans l'article 12

Il peut être décidé des opérations de remerciements ou des opérations médiatiques auxquels, par leurs inscriptions, les concurrents s'engagent à participer voire même au détriment de leurs propres partenaires.

ARTICLE 2 – CONCURRENTS

Les équipages de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence compétition délivrée par la FFM et valable pour l'année en cours (NCO & NCP pour les passagers, ou LUE, LUP, IPS, ...) ou d'une licence une manifestation (LJA2 + Pass Circuit ou Pass Eco pour le vendredi).

Ne seront pas classés, les pilotes acceptés par dérogation lorsque leurs machines ne correspondent pas au règlement

NB 1 : L'unité d'inscription est l'équipage.

- Le changement de passager reste une exception et doit être déclaré par mail au plus tard 10 jours avant la manifestation ou au plus vite en cas d'incapacité grave survenue après ce délai.
- En cours de manifestation, les demandes de changement de passager, dûment motivées, sont présentées au jury par le représentant side-car de la manifestation.

Le jury soumettra la demande au directeur de course pour accord.

- Un équipage "au départ" avec un passager non inscrit se verra présenté le drapeau noir d'arrêt de course. L'équipage passera en jury (risque de se voir disqualifié pour la course, voir exclu de la coupe).

NB 2 : Les concurrents étrangers de l'union Européenne pourront courir avec des licences UE de leur propre pays lorsque l'épreuve aura été enregistrée "Zone UE".

La classification "manifestation ZUE" devra être vérifiée course par course.

Si un équipage avait un comportement mettant en cause la sécurité sur piste ou la crédibilité du championnat, une procédure d'exclusion pourra être engagée.

Représentants des équipages

Les représentants seront élus tous les ans : il y aura un représentant CLASSIC et un OPEN.

Le représentant des équipages est l'interface entre les équipages et l'organisation France Side Car Compétition (FSCC) pour ce qui est des évolutions de règlement à envisager et des points durs à traiter.

NB : Sur course, les changements de passager et les points à faire remonter aux Officiels FFM sont à traiter avec le représentant FSCC qui participe au jury.

ARTICLE 3 – ÉPREUVES

Le Championnat RSCM est constitué de 6 épreuves (5 pour les OPEN en 2021)

Les épreuves comportent en général des essais libres payants le vendredi et au minimum : 1 séance d'essais chrono. et 2 courses sur le week-end.

NB :

Si une 2^{ème} qualification est ajoutée sur une épreuve, la meilleure qualification sera prise en compte.
Si une 3^{ème} course est ajoutée, tous les résultats compteront pour les points du championnat.

Le calendrier 2021 du championnat RSCM est constitué comme suit :

Les lettres, dans les colonnes de gauche, donnent les catégories présentes :

C = CLASSIC, O = OPEN, P = ouverte aux side-cars à injection (voir détail du règlement)

La préinscription de 20 euros est exigée pour participer à la 1^{ère} course

C	O	P	23 - 25 Avril	Croix en Ternois	Chpt Histo. du P de Calais		240 euros
C			21 - 23 Mai*	Paul Ricard	Sunday Ride Classic	ZUE	270 euros
C	O	P	26 - 27 Juin**	Anneau du Rhin	Trophée de la Vitesse		260 euros 1 essais libres inclus
C			06 – 08 Août	Magny Cours	PROMOSPORT		240 euros
	O	P	24 - 26 Juil	Hte Saintonge	CLNA VVM		240 euros
C	O	P	3 - 5 Sept.	Pau Arnos	CLNA Pau Arnos		240 euros
C	O	P	9 - 11 Oct. ***	Val de Vienne	CLNA VVM		240 euros

* Paul Ricard : 26 places + 4 pour les occasionnels inscrits sur cette seule course en 2020.

** Anneau du Rhin : administratif et briefing vendredi fin d'après midi, roulage, essais chrono et courses samedi et dimanche.

*** Au Val de Vienne le RSCM organise hors championnats, une course Sortie Arrière Injection, avec le règlement du PROMOSPORT. Cette course ne comptera pas dans les priorités et dans le calcul des points pour le championnat PROMOSPORT mais, les PROMOSPORT, seront prioritaires jusqu'au 18 Janvier avec comme critère : nombre de courses, date d'inscription.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

Art. 4.1 : "FFM Engage Sport"

En 2021, seul les cartes bancaires seront acceptées comme moyen de paiement dans Engage Sport A l'inscription dans Engage Sport, la liste des manifestations est précédée de l'inscription préalable.

'L'inscription préalable' est débitée immédiatement, elle permet au système de vérifier votre moyen de paiement sur 15 euros et non sur le montant total de votre 1^{ère} inscription.

Si par mégarde vous oubliez l'inscription préalable, la 1^{ère} course vous sera débitée (env. 250 euros) et les 15 euros vous seront demandés pour autoriser le passage de votre 1^{ère} inscription "d'inscrit" à "engagé".

NOTA 1 : pour pouvoir être acceptée, votre carte bancaire doit avoir une date de validité dépassant la date de la dernière course.

NOTA 2 : Les 15 euros permettent de payer Engage Sport avec un petit avantage pour ceux qui font toutes les courses.

Le montant des engagements est indiqué dans le tableau de l'Article 3

OUVERTURE DES INSCRIPTIONS LE 14 DECEMBRE 2021

L'utilisation d'Engage Sport est simple et un guide est à votre disposition en haut de page sur le site :

<https://www.france-side-car-competition.com/saison2021>

Un problème : contactez Odile au 06 16 67 24 13

NOTA : La Sunday Ride Classic est ouverte Zone Europe. Pour cette course, les inscriptions pourront se faire par mail + virement au tarif de 270+ 20 de préinscription = 290 euros



**Les engagements seront confirmés par mail, 30 jours avant la manifestation.
Les frais d'inscription seront débités à cette date.**

Les numéros de course sont gérés par Engage Sport.

Pour permettre de passer d'un championnat à l'autre sans changer de numéro les listes OPEN, PROMOSPORT et FSBK seront gérées conjointement entre RSCM et la FFM.

Les Numéros ont été initialisés pour les équipages connus du RSCM et FSBK fin 2020.

La condition d'accès aux essais est d'avoir une inscription validée et un side conforme au règlement.

Pour les inscriptions tardives, moins d'un mois avant la manifestation, appeler au 06 16 67 24 13 avant toute inscription.

Art. 4.2 : Priorité d'accès aux courses :

Pour les inscriptions reçues le 18 Janvier pour les sides conformes **les critères de priorité sont** : Nbr d'inscription aux courses, date d'inscription.

En cas d'ex-æquo, le nombre de points au classement de l'année précédente fixera les priorités.

Après traitement des sides conformes, seront pris les side-cars acceptés par dérogation (voir détail article 12)

Le 18 Janvier, dans Engage Sport, selon les critères de priorité et dans la limite du nombre autorisé en course, les équipages passeront du statut "inscrit" au statut "engagé".

L'état des inscriptions et engagements sera alors rendu visible (Engage Sport et site <https://www.france-side-car-competition.com/saison2021>)

Après le 18 Janvier : seule la date d'arrivée des inscriptions fixera les priorités.

Les derniers équipages inscrits, impliquant un nombre de side-cars supérieur à la capacité maximale en COURSE (capacité maximale définie dans l'homologation du circuit), seront informés de leur position sur la liste d'attente et, s'ils le souhaitent, notés comme surnuméraires. Cette liste sera diffusée régulièrement sur <https://www.france-side-car-competition.com/saison2021>

Art. 4.3 : En cas de paiement revenu impayé :

Un mail sera adressé à l'équipage qui disposera alors d'un délai de 8 jours pour régulariser sa situation avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

La régularisation du paiement réactive l'inscription suspendue avec le constat d'impayé.

Art. 4.4. : Forfaits

L'équipage qui ne pourra pas participer à une manifestation à laquelle il est engagé devra prévenir et justifier son forfait à FSCC par mail (France.side.car.competition@gmail.com)

Si le forfait intervient :

1. Plus de 30 jours avant la manifestation : retenue de 30 euros.
2. Entre 30 et 15 jours avant la manifestation : Remboursement, avec retenue de la moitié du prix de l'inscription et ce, sur justification (certificat médical, problème familial, casse sur roulage ou course dans les 30 jours précédant la manifestation). Sans justificatif le montant total sera retenu.
3. 15 jours avant la manifestation, les droits d'engagement ne seront plus remboursés, ni reportés quelle qu'en soit la raison.

La date de prise en compte est celle du mail envoyé (ou de la déclaration de forfait dans Engage Sport)

Art. 4.5. : Surnuméraires lors des épreuves : Des équipages **VOLONTAIRES de la liste d'attente** seront acceptés pour participer aux essais et aux essais chronométrés (**dans la limite toutefois de la capacité de la piste pour les essais**).

La participation aux essais ne garantit nullement à ces équipages "réservistes" une place en course, dans la mesure où les essais ne sont pas qualificatifs.

Ils ne prendront part à la course qu'à la seule condition du désistement d'un des équipages ayant eu confirmation d'engagement.

Le choix de l'équipage amené à pourvoir la place laissée vacante sera fonction des priorités définies dans le présent règlement.

Montant de l'engagement des surnuméraires :

- Le surnuméraire fera les essais libres et les essais chronométrés pour 40 euros + le prix fixé par l'organisateur pour chaque essai libre.



- Toute participation à une course lui coûtera : (prix de l'épreuve diminué de 40 euros) / Nombre de course de l'épreuve.

Pour les équipages en liste d'attente, s'ils ne sont ni engagés ni surnuméraires, les frais d'engagement retenus seront de 1 euros d'annulation.

ARTICLE 5 – VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Art. 5.1 : Le contrôle administratif permet d'enregistrer votre présence sur le site et de vous donner les consignes (heure de briefing, conditions d'essais libres...)

Vérifications de licences : les participants se présenteront aux vérifications administratives avec leur licence et une pièce d'identité avec photo.

Chaque équipage recevra un transpondeur. En cas de perte ou de casse du transpondeur, celui-ci sera facturé par la société de chronométrage (souvent entre 300 et 700 euros).

Art. 5.2 : Briefing

Lorsqu'un briefing est prévu, les participants l'ayant manqué doivent, avec l'organisation RSCM, voir comment obtenir une séance de rattrapage. L'absence au briefing est passible d'une amende de 75 euros.

Art. 5.3 : Vérifications techniques : Chaque équipage soumettra au contrôle sa ou ses machines ainsi que son équipement* complet.

Le « mulet » éventuel devra être de la même catégorie que la machine principale.

Le Side-car est présenté avec le carénage enlevé pour la vérification du montage du bac de récupération d'huile et des arrêts des bouchons de vidange des carters moteur et boîte.

Le Side-car devra être contrôlé de nouveau dans le cas d'une chute ou grosse casse moteur (essais libres, essais Chronométrés ou course)

Lors du premier contrôle technique de l'année, le concurrent devra avoir marqué l'alésage et la course sur le carter moteur, de façon indélébile.

* Équipement pilote et passager :

- Combinaisons de cuir ou matériaux équivalent 1 pièce.
- Casque intégral obligatoire Normes ISO ECE 22/05 ou FIM de moins de 5 ans.
- Protection dorsale, rigide et conforme la norme EN 1621-2
- Gants entièrement en cuir en bon état
- Bottes (malléoles protégées) en cuir ou en matériaux synthétiques (homologuées)

NB : Sauf pour les pilotes dans des carènes de type châssis "long", les protections pectorales sont recommandées (EN 14021 ou 1621-3)

Art. 5.4 : Homologation - Éligibilité

Chaque équipage doit s'assurer que son side est bien conforme au règlement technique.

Pour les sides ayant déjà participé aux courses, les évolutions devront être signalées par mail.

Le contrôleur technique se réserve le droit de remettre en cause l'homologation ou de demander des évolutions immédiates ou pour les courses suivantes.

Le comité technique RSCM peut décider :

- D'accepter les sides
- D'accepter le side sous réserve d'évolution à date convenue
- D'accepter le side par dérogation si le moteur est post 1977 pour les CLASSIC et post 1999 pour les OPEN
- De refuser le side
- D'accepter le side en l'état comme "historique", ces sides ne seront pas classés au championnat.

Lors d'une manifestation, le départ pourra être refusé aux sides présentant des risques pour la sécurité ou présentant de façon répétitive des corrections non appliquées.

NB: Le championnat "OPEN" est, à la base, réservé aux sides équipés de moteur "pré-injection" : monté d'origine avec des **carburateurs** et dont l'année modèle est antérieure ou égale à 1999.

Aucune limite de date sur les châssis : **la priorité est mise sur les "châssis propres et fiables".**

Des sides à injection peuvent être acceptés* sous dérogation dans les courses OPEN.

Cas particulier : les injections* (châssis long ou court, moteurs 600cc à 1000cc) n'ayant jamais marqué 10 points en PROMO 2020 seront classés en OPEN 3

Les nouveaux pourront aussi être classés en OPEN 3

* hors évènements "moto ancienne" si l'année moteur est post 1999



ARTICLE 6 – ESSAIS

Art. 6.1 : Les essais chronométrés sont obligatoires pour prendre le départ des courses

Il faut avoir fait au minimum 3 tours pour enregistrer un tour chronométré.

Le Jury peut, sur accord du Directeur de Course, et au vue du palmarès du pilote, faire rouler un équipage n'ayant pas fait les essais chronos.

En course, cet équipage partira de la dernière ligne.

La règle des 120% du temps des 3 premiers sidecars ne s'applique pas au Championnat RSCM.

Les résultats des essais chronos serviront pour établir la grille de la 1^{ère} course.

La grille de la 2^{ème} course sera fixée par les résultats de la 1^{ère}.

De même pour une 3^{ème} course, la grille sera faite à partir des résultats de la 2^{ème} course.

Art 6.2 : Cas de courses multiples.

Si le nombre de surnuméraires est très important, et en fonction de la disponibilité des circuits, il peut être décidé d'avoir deux créneaux horaires pour une seule catégorie.

La répartition sur les deux créneaux horaires se fera de la façon suivante :

- Entrée en essais chrono selon les derniers classements connus

- Course : La répartition en série A puis B se fera, selon le meilleur tour des essais chrono (toutes catégories confondues). Cette répartition sera conservée pour toutes les courses de la manifestation.

NB : En cas de défaillance notable au cours des essais chrono, les 5 premiers de chaque catégorie, selon les derniers classements connus, seront autorisé à faire appel afin de rester dans la course la plus rapide, le représentant RSCM au jury ira porter la demande pour décision du Directeur de Course.

Le classement pour chaque course du championnat se fera sur la vitesse moyenne de chaque course, les impacts de la météo, de aléas de course etc. ne seront pas pris en compte, sauf si les résultats étaient aberrants, dans ce cas les points des sides dans la course dite "la moins rapide" prendront les points à la suite des équipages de la course la plus rapide.

Art 6.3 : Remplacement de passager lors de la manifestation. (Voir aussi Article 2 Concurrents)

Dans la mesure où le format des manifestations ne prévoit pas un essai chronométré par course, il est admis qu'un changement de passager pour la deuxième (ou troisième course) soit proposé par le représentant RSCM au Jury, décision à l'approbation du Directeur de Course.

Si le remplacement d'un passager est prévu, les deux passagers doivent faire des essais de qualification et les essais avec chaque passager doivent être enregistrés par la direction de course.

ARTICLE 7 – COURSES

La procédure de départ devra être précisée au briefing.

- La procédure simplifiée est la procédure standard de cette Coupe de France : Pré-grille, tour de formation, Grille (départ au drapeau vert agité), tour de chauffe, Grille (départ à l'extinction des feux rouges), Départ. Pour les Classic, la procédure réduite (Pré-grille, tour de reconnaissance, Grille, Départ) pourra être proposée au Directeur de Course après validation par les pilotes.
- La grille utilisée est généralement la grille AUTO (deux par deux)

Classement :

Pour être classé, il faut avoir effectué 75% de la course et avoir passé la ligne d'arrivée au maximum 3 minutes après le vainqueur.

Les règles FFM concernant les événements "arrêt de course", "neutralisation" etc, seront appliquées par le directeur de course.

Généralement, les podiums pour chaque catégorie auront lieu à la fin de la dernière course. Les places sont calculées sur le cumul tour / temps des courses du week-end.

Pour le classement au championnat, les quinze premiers classés marquent des points dans chaque manche selon le barème suivant :

25 – 20 – 16 – 13 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

Tous les points sont attribués aux équipages classés au championnat.

Pour le cas de courses multiples voir Art. 6.2.

Le classement final se fera sur la totalité des manches du championnat RSCM.

Dans le cas d'un changement de passager au cours de la saison, c'est le passager ayant marqué le plus de points qui apparaît au classement consolidé du Championnat.

Sur décision du Directeur de Course, les sidecars pourront être mis en parc fermé à l'issue de la course (durée de 30 minutes maximum) pour un **contrôle technique éventuel**.



ARTICLE 8 – RÉCLAMATION

Toute réclamation devra s'effectuer conformément aux règles générales pour les épreuves de vitesse. Le demandeur se fera accompagner du représentant de l'organisation FSCC au jury et/ou du représentant des équipages.

ARTICLE 9 – PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions du Code Sportif National de la FFM, de ses annexes et des règles générales pour les épreuves de vitesse.

ARTICLE. 10 – RESPONSABILITÉS

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel 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 ou des organisateurs du RSCM en cas de vol ou de dégradation.

Les concurrents sont responsables de leurs accompagnateurs et les chiens seront attachés pendant toute la manifestation.

ARTICLE. 11 – OFFICIELS

Les Officiels (Direction de course et Jury) sont nommés par la FFM pour l'épreuve.

ARTICLE. 12 - DEFINITIONS DES CATEGORIES RSCM.

Art. 12.1 - Side-cars Classiques (sortie avant) :

Pour les side-cars Classiques, il est important de conserver l'apparence ancienne des machines afin de répondre à l'attente des spectateurs avertis.

Toute nouveauté par rapport au parc existant devra être soumise à l'accord du comité technique.

Classique 1 :

- **Année modèle < 31/12/72** (Classic)
 - Moteur 4T "**jusqu'à 750cc**" (2T jusqu'à 500cc).
 - Diamètre des roues libre, empreinte au sol max. de 130mm.

ET

- Moteur 4T "**jusqu'à 1000cc**" (2T jusqu'à 500cc).
- 2 roues égales ou supérieures à 15 pouces, empreinte au sol max. de 130 mm.

Classique 2 :

- **Année modèle < 31/12/72** (Classic)
 - Moteur 4 Temps "supérieur à 750cc" et "jusqu'à 1160cc" (2 Temps jusqu'à 750cc) pour les sides non classés en Classic 1 :
 - Diamètre des roues libre, empreinte au sol maximum 140mm.
 - Cylindrées acceptées pour Vincent (1330cc) et Harley Davidson (1200cc)

ET

- **Année modèle entre 31/12/72 et 31/12/77** (Post Classic)
 - Moteur 4 Temps "supérieur à 750cc" et "jusqu'à 1000cc" (2 Temps jusqu'à 750cc)
 - Diamètre des roues libre, emprunte au sol maximum 140mm.

Informations complémentaires :

- Les 4 cylindres sont limités à 1000cc (tolérance 1015cc pour les Kawasaki).
- Les kits 4 soupapes sont acceptés (Krauser, Weslake/Nourish) sur les twins

Sur accord écrit du comité technique, peuvent être acceptés :

- En Classique, des machines ayant un intérêt historique certain.
- Par dérogation, des side-cars présentant des non conformités si l'attelage reste dans l'esprit du championnat.

Les inscriptions des machines acceptées par dérogation seront prises en compte après le 19 Janvier sur les courses où les sides sont éligibles.



Art. 12.2 - Side-cars OPEN (sortie arrière / kneeler)

Moteur à carburateurs montés d'origine, année modèle antérieure au 31/12/1999

- **OPEN 2 : Châssis court, moteur "jusqu'à 600 cc" : 4Temps de cylindrée jusqu'à 600 cc**
- **OPEN 1 :**
 - **Châssis long**
 - **Châssis court, moteur "supérieur à 600 cc" : 4Temps de cylindrée > 600 cc et max 1300cc.**

En 2020 introduction d'une nouvelle catégorie (châssis long et court selon le règlement PROMOSPORT)

- **OPEN 3 :**
 - **side-car injection n'ayant pas marqué plus de 10 points en PROMO 2019.**
 - **Les nouveaux arrivant qui seront classés s'ils ne sont pas dans les 6 premiers scratch des OPEN 1 & 2.**

Cas particulier :

Les moteurs 2 Temps sont limités à 750cc et sont exclusivement issus de la fabrication motocycliste.

Les side-cars 2 Temps sont classés en OPEN 1 si la cylindrée est supérieure à 500cc, OPEN 2 pour les cylindrées jusqu'à 500cc.

Les inscriptions des machines acceptées par dérogation seront prises en compte après le 19 Janvier sur les courses où les sides sont éligibles.

ARTICLE. 13 – RÈGLES TECHNIQUES

Art. 13.1 Extrait des "règles générales pour les épreuves de vitesse", (applicables sauf précisions soulignées).

Les spécificités **RSCM** sont notées dans le texte

SPECIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES POUR LES SIDE-CARS

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants.

Article 1 – Cylindrée

La cylindrée maximum est de 1000 cc pour les moteurs 2T et 4T.

RSCM : voir les cylindrées limite en fonction des catégories (article 13)

Article 2 – Guidon

Les guidons en aluminium ou alliage soudés sont interdits.

La largeur du guidon doit être de 450mm au minimum, avec un angle de braquage minimum de 20° de chaque côté de l'axe.

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

Des butées rigides, autre que des amortisseurs de direction, doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 20mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Article 3 – Freins

a) Commandes hydrauliques

Les side-cars doivent être munis du système de frein suivant : un système principal avec au moins deux circuits indépendants l'un de l'autre. Un des circuits doit agir sur au moins deux des trois roues.

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

Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. Lors des vérifications techniques le contrôleur doit pouvoir accéder facilement au système de frein (maître cylindre, biellettes de commandes, etc.)

Un frein peut être monté sur la roue du Side. Il doit être couplé avec un frein agissant sur l'une des roues du motocycle.

RSCM CLASSIC: Étriers avec, au maximum, 2 pistons.

(Le freinage avec deux circuits indépendants commandés au pied est recommandé pour ouvrir la possibilité de courir en Angleterre et en Belgique).

Ne sont pas acceptés :

- les disques flottants (les sides ayant des freins flottants en RSCM 2019 seront acceptés).

- les disques "pétale"

- les maître-cylindres radiaux

Article 4 – Système d'échappement

Les tuyaux d'échappement doivent être conformes aux normes existantes concernant le contrôle du bruit.

Le tuyau doit expulser les gaz horizontalement et vers l'arrière, à un angle maxi de 30° par rapport à l'axe de la machine, et son extrémité doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30 mm.

Le pot d'échappement ne doit pas dépasser la largeur du side-car, ni l'aplomb arrière du plateau du Side-Car.

Les extrémités des pots d'échappement doivent être disposées de telle façon qu'il soit impossible au cas où deux véhicules se heurtent de s'accrocher.

RSCM CLASSIC:

Le positionnement des pots doit respecter la sécurité du passager et des autres concurrents.



Article 5 – Protection

Si la transmission primaire est exposée, elle doit être munie d'un garde chaîne comme mesure de sécurité. Ce garde chaîne doit être conçu de telle façon qu'en aucun cas le pilote ou le passager n'entre en contact accidentellement avec la chaîne ou les pignons. Il doit être conçu pour éviter que le pilote ne se blesse les doigts. Un garde chaîne est exigé si la transmission secondaire n'est pas protégée par le carénage. Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le pilote et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du pilote ou ses vêtements soient en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles fuites d'huiles et de carburant.

Sur les side-cars "sortie arrière", les roues doivent être protégées afin d'en éviter le contact. - La roue du panier doit être totalement recouverte à hauteur de la plateforme. Un aménagement est possible pour contrôler la pression de la roue. - La roue motrice doit être recouverte à hauteur de la plateforme du côté panier. - La roue motrice, sur les châssis courts, doit être protégée à l'arrière et à l'opposé du panier jusqu'au niveau de l'axe de roue arrière. Des aménagements sont possibles pour évacuer la chaleur des freins.

Article 6 – Coupe-circuit

Il doit être installé un coupe-circuit relié au pilote, actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maxi de 1 m.

De plus, un coupe-circuit pour le passager, identique à celui du pilote, est obligatoire en course de côte.

Les coupe-circuits doivent interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence.

Article 7 – Récupérateur

1) La capacité minimale d'un bocal récupérateur pour la boîte de vitesses, le réservoir d'essence et le radiateur de refroidissement d'eau est de 250cc. Pour les moteurs 4 Temps, démunis d'un système de recyclage permanent, le récupérateur doit avoir une capacité de 1000cc.

2) Un bac récupérateur doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100 mm supérieures aux bords extérieurs du carter moteur. Un retour (déflecteur) à l'avant du moteur doit avoir une hauteur minimale de 150 mm.

Ce bac d'une capacité de 5 litres minimum doit être totalement étanche.

De la mousse de rétention dans le fond du bac est obligatoire.

Le passage de chaîne, s'il nécessite de réduire la hauteur du bac ou fond plat, doit être protégé par un système à balais ou à mousse afin de conserver l'étanchéité maximum du bac.

Article 8 – Pneus

Pour une sécurité optimale pour les pneus autres que les slicks la profondeur du profil d'un pneu avant la course doit être d'au moins 2,5mm. .../...

RSCM CLASSIC

- Classique 1- Petite roue : diamètre de roues libre, empreinte au sol 130 mm maximum.
- Classic 1 - Grande roue : 2 roues supérieures à 15", empreinte au sol 130 mm maximum.
- Classique 2 : diamètre de roues libre, empreinte au sol de 140 mm

Couverture chauffante interdite

Les pneus slicks et slicks retailés ne sont pas autorisés.

Les sides considérés comme ayant un intérêt historique par le comité technique (châssis et motorisation) pourront être acceptés avec leurs roues d'origine éventuellement avec des slicks retailés (ou non en cas de temps sec et sur accord très particulier du contrôleur technique).

Ils s'inscrivent avec la même priorité que les châssis conformes, mais ne seront pas classés.

Article 9 – Garde au sol

La garde au sol mesurée sur toute la longueur et largeur du véhicule prêt pour la course complètement chargé coureur, passager et carburant ne doit pas être inférieure à 62mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite.

Article 10 – Feu de brouillard

Le feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre la moto et le side (plateau) à 30 cm du sol.

Le feu doit être visible quel que soit le déplacement du passager. Ce feu doit être à leds non clignotant et comporter au moins 9 leds.

L'alimentation est à fil ou à pile.

Article 11 – Anneau de remorquage

La présence d'un anneau de remorquage permettant de faciliter le dégagement du side-car d'un bac à graviers par les Commissaires est obligatoire. Sa présence sera matérialisée par un point de couleur rouge, rond de 10 cm.

RSCM : Ce paragraphe n'est pas applicable pour les sorties avant

Article 12 – Numéros

Les numéros doivent être conformes aux championnats dans lequel court le side-car. A l'avant, ils doivent être au centre sur le nez de la carène.

Pour le RSCM, les Numéros seront très visibles : Numéros Noir ou Blanc sur fond uni qui peut être la couleur du carénage.

ART. 14 des Règles générales pour les contrôles techniques...

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).

RSCM, les mousses dans le réservoir sont juste conseillées

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement), pour les motos anciennes une dérogation pourra être accordée. Pour l'Endurance, des vannes de remplissage rapide, type Acerbis ou Zénith sont recommandées. Le réservoir doit être étanche, les réservoirs additionnels sont interdits.

RSCM CLASSIC complément de spécifications

CHÂSSIS : Le châssis est tubulaire (ou un modèle d'origine ou réplique d'ancien). Titane & magnésium sont interdits.

CARENAGE / HABILLAGE : Carbone & Kevlar sont autorisés. Le side doit conserver son "visuel ancien" (Carbone et kevlar seront recouverts sur les parties visibles).

BOITE DE VITESSE : 5 vitesses maximum



CARBURATEUR : à guillotine interdits. Injection autorisée uniquement sur 500 cc BMW ou URS

ALLUMAGE : électronique autorisé.

SUSPENSIONS

La roue avant doit être prise dans une fourche et suspendue par amortisseur(s),

Par voie de conséquence les triangles et pivots ne sont autorisés sur la roue avant que pour les sides en configuration d'origine.

Amortisseurs 1 voie maximum (bombonnes séparées évidemment) non autorisées.

RSCM toutes catégories : Les fixations d'amortisseur, d'axes de roue et le bras oscillant des fourches Earles doivent être freinés.

Art. 13.2 Niveau sonore

L'équipage s'engage à respecter le niveau sonore de 102 dB/A maxi mesuré selon la Méthode de contrôle sonométrique des machines classiques & historiques.

Un contrôle sera fait à toutes les manifestations.

La présence d'un compte tour est obligatoire sur le side-car pour garantir la justesse de la mesure.

En cas de non respect des 102dB à l'issue des essais chrono, l'équipage concerné, après remise en conformité, devra effectué un passage par la voie des stands, en cas de non conformité constatée pendant la course, il sera stoppé par la direction de course.

Attention, pour les essais du vendredi, la limite pourra être abaissée selon les clauses de l'homologation du circuit. Ces exceptions seront signalées lors de la confirmation d'inscription.

ARTICLE. 14 – DOCUMENTATION

Les documents d'aide aux inscriptions, licence etc.... sont sur : <https://www.france-side-car-competition.com/> saison 2021



