

# **RÈGLES GÉNÉRALES 2024**

## SPÉCIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES SIDE CARS VITESSE



Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables ainsi que les articles suivants (ne concerne pas les side car classic du Championnat RSCM dont les spécifications sont notées dans leur propre règlement).

### **Article 1 – Cylindrée**

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

### **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 20 mm 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**

#### **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 doivent 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 motorcycle.

### **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.

### **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.

Les fixations ainsi que la tenue et rigidité des carénages sont vérifiées lors du contrôle technique. Le contrôleur peut les vérifier à tout moment de l'épreuve.

La carène F2 et Classic (introduction verticalement ou horizontale) doit obligatoirement être arrêtée par une goupille.

Le fond plat doit être fixé : attention à ce que le trou dans le poly ne se fragilise pas.

### **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. Le démarreur est obligatoire : la machine doit être équipée d'un démarreur électrique et doit à tout moment, pouvoir repartir sans aide auxiliaire. Une dérogation peut être accordée à certains sidecars « classic » ou side car anciens (< à 2000). Pour jouer son rôle en cas d'urgence, le bouton de commande du démarreur doit être directement accessible et "de préférence" placé sans que les mains du pilote ne quittent le guidon.

### Article 7 – Récupérateur

La capacité minimale d'un bocal 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. Un bac récupérateur doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100mm supérieurs 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. Les pneus slick sont également autorisés en courses de côte.

### 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 pluie

Un feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre **le pneu arrière** et le side (plateau) **situé entre 10 et 30 cm** du sol. Ce feu, **tourné vers l'arrière avec un angle maximum de 5 degrés par rapport à l'axe du side car**, doit être visible quel que soit le déplacement du passager. **Ces feux sont non clignotants** et doivent comporter au moins 9 leds.

### 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.

### Article 12– Numéros

Les numéros doivent être conformes aux règles du championnat dans lequel court le side-car. A l'avant, ils doivent être au centre sur le nez de la carène. **Les numéros pour les side cars « vitesse circuit » sont identiques pour les championnats FSBK, Promosport et RSCM.** **Les châssis longs (F600 et F1) ont un numéro de 2 à 99 (le n°1 étant réservé au championnat de France FSBK de l'année N-1).** **Les châssis courts (F2) ont un numéro de 100 à 999.** **Un numéro est attribué à un pilote pour l'année et par catégorie. Ce numéro est utilisable pour tous les championnats sur circuit.**

### Article 13 – Manomètre

**Les manomètres mécaniques sont situés sur le tableau de bord et montés sur amortisseur de vibration (joint torique ou silent bloc acceptés).**