

RÈGLEMENT 2026

COUPE DE FRANCE
SIDE-CAR CLASSIC



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

Article 1 - Définition

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2026 les Coupes de France Side-Car Classic avec le support de France Side Car Compétition.

Un équipage vainqueur est désigné dans les 3 classes suivantes

- Classique 1
- Classique 2
- Néo Classic

Si moins de 5 concurrents sont engagés au 10 février en Classique 1, la catégorie est regroupée avec la catégorie Classique 2.

Les définitions détaillées des machines figurent dans le règlement technique Sidecar Classic.

Les concurrents s'engagent à participer aux opérations de remerciements et/ou aux opérations médiatiques requises par la FFM ou France Side Car Compétition, et ce même au détriment de leurs propres partenaires.

Article 2 – Épreuves

Les points permettant d'établir les classements des Coupes de France Side-Car Classic peuvent être acquis lors des manifestations organisées par la F.F.M. et ses clubs qui se déroulent aux dates suivantes :

2 et 3 mai	CROIX EN TERNOIS	MC CROIX EN TERNOIS
6 et 7 juin	CAROLE	MC MOTORS EVENTS
20 et 21 juin	ALES	MC POLE MECANIQUE
18 et 19 juillet	NAVARRA (ESP)	MC MOTORS EVENTS
29 et 30 août	PAU ARNOS	MC PAU ARNOS
24 et 25 octobre	MAGNY-COURS	MC NEVERS ET NIEVRE

L'une ou l'autre de ces courses peut changer de date sous réserve d'accord de la Commission Nationale Vitesse, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

Article 3 – Concurrents

3.1 - Conditions d'accès

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus le jour de l'épreuve où ils sont engagés et 15 ans pour les passagers.

Si un équipage a un comportement mettant en cause la sécurité sur piste ou la crédibilité de la coupe, une procédure d'exclusion peut être engagée.

3.2 - Licences autorisées

Les équipages de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence compétition délivrée par la FFM :

- Licence valable pour l'année en cours (NCO, LUE, VIX, NPH ou pour les passagers NCP, LUP, IPS)
- Licence 1 manifestation (LJA + Pass Circuit ou Pass Eco, pour le vendredi).

Les concurrents étrangers de l'union Européenne pourront courir avec des licences UE de leur propre pays lorsque l'épreuve est de capacité européenne. La classification « manifestation ZUE » peut être vérifiée sur le calendrier FIM Europe « Open Calendar ».

Article 4 – Engagements

4.1 - Engagement sur FFM Engage Sport

L'inscription est à prendre sur le site : <https://ffm.engage-sports.com/> - Championnat de France - Coupe de France à l'Ancienne - Coupe de France Side-Car Classic.

Si besoin, une aide d'utilisation est à disposition en haut de la page : <https://www.france-side-car-competition.com/saison2026>

Le montant et les modalités d'engagements sont fixés à l'article 4 du règlement du championnat de France Classic vitesse.

Chaque demande d'engagement doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2026 à **290€** comprenant 10€ de droit de transpondeur. Le montant de l'engagement pourra éventuellement être majoré pour la course de Magny-Cours afin d'y intégrer des séances d'essais.

Les engagements sont accessibles à compter du **26 janvier 2026**.

Les frais d'inscription de la 1^{ère} course sont débités à l'inscription.

Pour les courses suivantes, les frais d'inscription sont débités environ 30 jours avant la manifestation.

NB 1 : Pour les inscriptions commandées en plusieurs fois, la 1^{ère} course est débitée à chaque inscription.

NB 2 : Seules les cartes bancaires sont acceptées comme moyen de paiement sur Engage Sport. Lors de votre inscription, pensez à vérifier que la date de validité de votre carte bancaire est postérieure à la date de la dernière course, au risque de subir un impayé.

NB 3 : Le responsable vitesse à la FFM (voir contact en fin de document) est à contacter par courriel pour :

- *les inscriptions tardives (moins de 15 jours avant la manifestation)*
- *les changements de passager*
- *les changements de catégorie*
- *les changements de Numéro avant la 1^{ère} course.*
- *les désistements.*

4.2 - Numéros de course

Les numéros de course sont gérés via Engage Sport.

Les numéros sont initialisés en début d'année pour les équipages ayant participé à des courses fin 2025.

Les numéros de plaque pour les numéros sont :

- **Néo Classic : plaque noire numéro blanc**
- **Classique 1 et 2 : plaque blanche numéro noir**

NB : Les numéros sont cogérés avec France Side Car Compétition.

4.3 - Priorité d'accès aux courses

Les priorités d'accès aux courses sont arrêtées le **10 février 2026**.

Selon les critères de priorité et dans la limite du nombre autorisé en course, les équipages passent alors du statut "inscrit" au statut "engagé".

Les critères sont les suivants : nombre d'inscription aux courses et date initiale d'inscription.

Les critères sont appliqués tout d'abord sur les sides conformes puis sur les sides en dérogation (voir article 16 homologation).

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

Après le **10 février** seule la date d'arrivée des inscriptions fixe 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), sont informés de leur position sur la liste d'attente.

4.4 - En cas de paiement revenu impayé

Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement carte bancaire (via le site Internet) ou espèces, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de ses frais d'engagements en totalité.

Attention, un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

4.5 - Forfaits

L'équipage qui ne participe pas à une manifestation à laquelle il est engagé, prévient et justifie son forfait exclusivement par courriel à la FFM (voir contact en dernière page).

Conditions de désistement :

1. Plus de 30 jours avant la manifestation : retenue de 50 euros.
2. Entre 9 et 30 jours avant la manifestation : Retenue de 100 euros sur justification (certificat médical, problème familial, casse sur roulage ou course dans les 30 jours précédant la manifestation).
3. Sans justificatif, 100% du montant de l'inscription est retenu.
4. 8 jours avant la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés, ni reportés quelle qu'en soit la raison.

NB : La date de prise en compte est celle de la **déclaration de forfait sur ffm.engage-sports**.

4.6 – Documentation

La documentation spécifique side-car est accessible sur le site web : <https://www.france-side-car-competition.com/> :

- Pour s'engager : Onglet "saison2026", en haut de la page : "Guide Engage Sport".
- Pour le choix des licences : Onglet "Club" en haut de page rubrique Moto club
- Pour les guides d'initiation : Onglet "Club" en bas de page

Initiation singes

Maitrisons l'huile.

Contrôle Technique : check liste pour préparer sa machine.

Briefing débutant complément des briefings sur course.

Commissaire de piste... pour connaître les conseils donnés aux commissaires qui vous dépanneront.

Article 5 – Déroulement des épreuves

Chaque épreuve est programmée pour avoir des essais libres le vendredi, une séance d'essai chrono et 2 courses sur le week-end.

5.1 – Vérifications administratives et techniques

Les vérifications des licences sont réalisées en amont, les consignes (heure de briefing, essais libres...) sont envoyées par mail. Elles figurent avec les mises à jour des documents sur Engage Sport.

Les horaires détaillés de chaque manifestation sont établis sur place à la clôture des vérifications en fonction du nombre de séries solos déterminé par le nombre de présents. Ils sont portés dès que possible à la connaissance des concurrents et soumis à l'accord du directeur de course.

Le contrôleur technique vérifie la présence des équipages. Il s'assure que le passager inscrit est le passager présent. En cas de changement, le contrôleur vérifie la validité de sa licence. Le nouvel inscrit se présente au briefing avec sa licence.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité.

La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

Il est remis à chaque pilote, lors de sa première participation, un passeport technique, sa présentation est obligatoire lors des vérifications techniques de chaque épreuve.

Chaque équipage soumet au contrôle sa ou ses machines ainsi que les équipements complets.

Le mulet passe le contrôle technique et l'équipage avec le mulet ne marque pas de point pour la Coupe de France.

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.

NB 1 : Le contrôleur technique se réserve le droit de vérifier la tenue des carènes montées, soit sur demande lors de la vérification technique, soit en prégrille.

NB 2 : Le Side-car doit être contrôlé de nouveau dans le cas d'une chute d'un accrochage ou casse moteur (essais libres, essais Chronométrés ou course)

L'équipage présentera des équipements conformes aux règles suivantes :

- Combinaisons de cuir 1 pièce
- Casque intégral obligatoire Normes ECE 22/05 (**la norme 22/05 ne sera plus autorisée en 2027**) ou ECE 22/06 ou FIM de moins de 5 ans.
- Protection dorsale, rigide et conforme à la norme EN 1621-2
- **Protection pectorale norme EN 1621-3 obligatoire pour le pilote ET le passager**
- Gants entièrement en cuir en bon état
- Bottes (malléoles protégées) en cuir ou en matériaux synthétiques (homologuées)

Lors d'une manifestation, le départ est refusé aux sides présentant des risques pour la sécurité ou présentant des corrections non appliquées.

5.2 - Essais chronométrés

L'essai chronométré d'une durée de 20 minutes détermine la place sur la grille de départ des courses.

Les pilotes doivent être présents en prégrille, au moins 20 mn avant l'heure théorique du départ de leur course, afin de pouvoir répondre à un léger décalage des horaires et de permettre le contrôle des transpondeurs et la vérification technique "en ordre de marche".

Les pilotes ne peuvent prendre la piste qu'à l'issue de ces contrôles.

Pour chaque séance de qualification et pour chaque course, les conditions de piste sont déclarées en pré grille 15 minutes avant le départ du tour de formation, un panneau WET (pluie) ou DRY (sec) est présenté à la pré grille. Une fois la pré grille ouverte, il n'est pas accordé de délai supplémentaire pour changer de roue.

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 à la vue du palmarès du pilote, faire rouler un équipage n'ayant pas fait les essais chronos. En course, sauf décision spécifique du directeur de course, cet équipage partira de la dernière ligne.

La règle des 120% du temps des 3 premiers sidecars ne s'applique pas à la Coupe de France Side-Car Classic.

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

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

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

Les participants ayant déclaré forfait pour une course pourront prendre part à une ou plusieurs courses suivantes. Ils partent alors du fond de grille.

Chaque équipage reçoit un transpondeur. **Le transpondeur doit être fixé conformément aux directives du chronométrage.**

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

5.3- Remplacement de passager

Avant la manifestation : l'unité d'inscription est l'équipage. Le changement de passager reste une exception et doit être déclaré par courriel à FSCC et ce, 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 FSCC de la manifestation. Le jury soumettra la demande au directeur de course pour accord.

Si le remplacement de passager est prévu, les deux passagers doivent faire des essais de qualification.

Il est possible de changer de passager une fois et une seule durant la manifestation.

Le drapeau noir d'exclusion de course est présenté aux équipages "au départ" avec un passager non inscrit. L'équipage passe alors en jury avec le risque de se voir disqualifié pour la course, voire exclu de la coupe).

5.4 - Courses

Les procédures utilisées sont :

Procédure simplifiée

- Mise en prégrille,
- Tour de formation,
- Mise en grille (départ au drapeau vert agité),
- Tour de chauffe
- Mise en grille
- Départ à l'extinction des feux rouges ou drapeau tricolore

Procédure réduite

Applicable uniquement aux Classiques si la piste est déclarée sèche (DRY)

- Mise en prégrille,
- Tour de reconnaissance,
- Mise en grille
- Départ à l'extinction des feux rouges ou drapeau tricolore

La procédure de départ utilisée sera définie au briefing sur proposition du directeur de course.

Voir l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Pour les side-cars, la grille utilisée est la grille **moto conformes aux RTS**.

Sauf dans le cas où les 2/3 de la course sont effectués, un nouveau départ est donné au minimum 10mn après présentation des drapeaux. Le directeur de course déclare les conditions de piste DRY ou WET.

La procédure de départ est : ouverture de la voie des stands pendant 60 secondes puis application de la procédure simplifiée, telle que définie à l'article 3.2 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Article 6 - Arrêt de course / Nouveau départ

Ces aspects de la course doivent être gérés conformément à l'article 6 des règles générales pour les épreuves de vitesse.

Les machines peuvent être réparées durant le temps nécessaire à la remise en place des conditions pour donner un nouveau départ, il n'est pas octroyé de délai supplémentaire.

Dans le cas où il se met à pleuvoir lors d'une course commencée sur une piste déclarée DRY, elle n'est pas systématiquement arrêtée. Toutefois si le directeur de course juge qu'elle doit quel que soit le moment de cet arrêt, aucun départ n'est redonné. Si 50 % au minimum et moins des 2/3 de la distance de la course a été couvert sur le tour où est effectué le classement, la moitié des points est attribuée.

Suite à interruption de la course sur drapeau rouge, sont classés les équipages ayant regagné par leurs propres moyens la pit lane dans les 5mn suivant la présentation du drapeau rouge.

Tout arrêt de course avant le drapeau à damier est soumis à une vérification Technique avant de quitter l'enceinte de la piste.

- Drapeau rouge

Les machines sur la ligne médiane de la PIT LANE sont considérées en parc fermé sous surveillance des OCT disponibles.

Les équipages et accompagnants sont le long des murets, aucune intervention même minime n'est autorisée sur les machines sans l'accord du contrôleur technique.

- Sortie individuelle : en autonome ou en remorquage, le side doit impérativement passer au contrôle technique avant de quitter l'enceinte de la piste.

Article 7 – Départ anticipé

Tout coureur ayant effectué un départ anticipé ou volé tel que défini à l'article 5 des règles générales de vitesse est pénalisé.

Article 8 – Echelle des sanctions

Les sanctions suivantes peuvent être appliquées en cas de non-observation de la réglementation fédérale et notamment de la réglementation technique par le jury ou les instances disciplinaires fédérales:

- avertissement,
- sanction pécuniaire,
- pénalité de temps et de points,
- déclassement de l'épreuve,

- suspension pour une ou plusieurs épreuves
- éviction des Coupes de France Side Car Classic (sanction décidée par le T.N.D.A.).

Article 9 – Podiums, points

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. En cas d'interruption de course voir article 6.

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 **ou le traitement d'une réclamation**.

Pour le classement de la coupe, les quinze premiers classés marquent des points dans chaque course selon le barème suivant :

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

Les podiums de chaque classe ont lieu à la fin de la dernière course.

Article 10 – Classement finale des Coupes de France Side-Car Classic

Les classements des Coupes de France Side-Car Classic sont établis dans chaque catégorie, sur les résultats obtenus sur l'ensemble des courses organisées.

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

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 de la coupe.

Article 11 – Réclamation

Les réclamations doivent être déposées conformément à l'article 8 des règles générales pour les épreuves de circuits de vitesse.

Le demandeur, pour déposer sa réclamation, peut demander à être accompagné par le représentant de France Side Car Compétition au jury.

Article 12 – Application du règlement

Tous les cas non prévus au présent Règlement sont tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales C.N.V., du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses Annexes.

Article 13 - Officiels

Le directeur de course, le directeur de course adjoint, le directeur de course stagiaire, les commissaires techniques et les chronométreurs sont désignés par la FFM.

Les commissaires sportifs (deux au minimum) sont désignés par l'organisateur.

Le directeur de course, son adjoint, le directeur de course stagiaire et les commissaires sportifs doivent avoir satisfait à un séminaire fédéral en cours de validité.

La commission désigne pour chaque épreuve un délégué de son choix, si celui-ci est présent, il est de droit le président du jury, si celui-ci est absent, le club doit désigner un troisième commissaire sportif et nommer le président du jury suppléant.

Deux aides commissaires techniques, nommés par le club, doivent impérativement être présents durant toutes les vérifications techniques. Ceux-ci doivent être titulaires de la licence de commissaire technique.

NB : En accord avec la FFM, France Side Car Compétition désigne pour ce qui concerne les side-cars, le représentant au jury et le contrôleur technique.

Article 14 – 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 représentants de France Side Car Compétition en cas de vol ou de dégradation.

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

Article 15 – Circulation dans le parc coureurs

Pour raison de sécurité, la circulation de tous véhicules dans le paddock doit se faire à l'allure d'un piéton au pas. Les deux roues de service (transport de roues, matériel ou personnel, etc.) doivent être identifiés aux machines pour lesquelles ils sont utilisés, il est recommandé aux pilotes et passagers de porter un casque, ils ne doivent également pas émettre un bruit supérieur à 90 dB. La pratique du "deux roues", vélo et tout engin motorisé, par des enfants de moins de 10 ans est interdite dans le paddock. Rappelant que le pilote est responsable de ses accompagnateurs, celui-ci peut être sanctionné par le jury de l'épreuve, la sanction prononcée peut aller jusqu'à l'exclusion de la manifestation.

Article 16 – Homologation du side car

Par principe, tout ce qui n'est pas écrit n'est pas autorisé.

Les demandes spécifiques sont à notifier à France Side-Car Compétition (contact en fin de document).

FSCC définira la classe de rattachement avec ou sans dérogation (voir impact de la dérogation sur les priorités article 4.3).

Principe de l'homologation du side-car par France Side-Car Compétition (FSCC).

Chaque équipage doit s'assurer que son **side-car** est bien **conforme** au **règlement technique** et doit l'inscrire dans la bonne classe.

En cas de doute, contacter FSCC (contact en fin de document) qui vous mettra en relation avec la personne compétente.

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

En particulier, seront acceptés, des machines ayant un intérêt particulier ou historique certain, la documentation sur cet intérêt historique devra être fournie par le pilote.

REGLEMENTATION TECHNIQUE SIDE CAR CLASSIC

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

Article 1 – Modèles et cylindrée par classe

Side-cars "Sortie Avant" avec ouverture sur les "Sortie Arrière" en Néo Classic.

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

Article 1.1 - Catégorie Classique 1

- **Side car grandes roues**
- Année modèle < 31/12/76
- Moteur 4T « jusqu'à 1000cc »
- Moteur 2T « jusqu'à 500cc »
- Empreinte au sol max. de 130mm

Article 1.2 - Catégorie Classique 2

- Année modèle < 31/12/76
- Moteur 4T « supérieur à 750cc » et « jusqu'à 1000cc » Honda four jusqu'à 836cc
- Moteur 2T « supérieur à 500cc » et « jusqu'à 750cc » hors Konig
- Pour les 1000cc, maxi 2 soupapes, carburateur et allumage d'origine
- Empreinte au sol max. 165mm

Article 1.3 - Catégorie Néo Classic :

Les limitations de cette catégorie Néo Classic sont les suivantes :

1.3.1 - Sortie avant année modèle < 31/12/77 :

- BMW jusqu'à 1070cc
- HONDA jusqu'à 1000cc
- Vincent jusqu'à 1330cc
- Harley Davidson jusqu'à 1300cc
- Kawasaki jusqu'à 1015cc

- Konig jusqu'à 700cc
- Twins (<1000cc) avec kits 4 soupapes Weslake/Nourish

Pour les 4 cylindres japonais :

- restriction à 2 soupapes par cylindre
- carburateur de diamètre 35 mm max
- cylindrée d'origine + cotes de réparation "constructeur".
- refroidissement Air

1.3.2 – Sortie avant - Année modèle post 1977 :

Par dérogation, marquent les points en Néo Classic :

- Twins (<1000cc) équipés de kits 4 soupapes Krauser
- DUCATI à courroie, refroidissement à air, 2 carburateurs concentriques (diamètre max 40).
- DUCATI 900cc sont stock.
- GUZZI **Maxi 1070cc**, 2 soupapes/cylindres.
- Modèle à "cylindres ronds" ou "cylindres carrés".

- Empreinte au sol max. 165mm

1.3.3 - Sortie arrière :

- Châssis d'époque en parfait état ou copie neuve

ET

- Châssis court, moteur devant le pilote,
- Moteur 600 cc - 4 cylindres
- Cylindrée d'origine + côtes de réparation "constructeur".
- Modèles éligibles :
 - Honda CBR PC 19 & PC 25
 - Kawasaki GPZ et ZZR 1ere génération
 - Yamaha FZR de 1989 à 1994
 - Suzuki GSX 600F

Article 2 – Guidon - Fourche

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.

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

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 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 motorcycle.

- Les étriers doivent avoir au maximum, 2 pistons.

- Le freinage avec deux circuits indépendants commandés au pied est recommandé (Il ouvre aussi la possibilité de courir en Angleterre et en Belgique...).

- Ne sont pas acceptés :

- les disques flottants (les sides ayant des disques flottants lors du championnat RSCM 2019 seront acceptés par dérogation).
- 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.

Spécificités Classique :

- Le positionnement des pots doit respecter la sécurité du passager et des autres concurrents. Le contrôleur technique est juge pour accepter le montage

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 **vérifiables** lors du contrôle technique et **jusqu'en pré-grille**.

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

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

Article 6 – Coupe-circuit - Démarreur

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.

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, être capable de repartir sans aide auxiliaire.

Une dérogation peut être accordée uniquement à certains side-cars « CLASSIC » ou side-cars équipés de moteurs "anciens (année modèle avant <2000). Un lanceur auxiliaire, est admis uniquement en pré-grille.

Si la procédure de départ est interrompue avec "arrêt moteur" par la direction de course, les équipages n'ayant pas instantanément redémarré lors du signal de la direction de course partent **depuis la pit-lane**.

Pour jouer son rôle en cas d'urgence, le bouton de mise en marche du démarreur doit préférentiellement être directement accessible sans que les mains du pilote quittent le guidon.

Article 7 – Récupérateur

Les règles suivantes sont l'objectif : le contrôleur technique est juge pour accepter le montage.

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 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

Spécificité classique

- Couvertures chauffantes interdites
- Sortie Avant : les pneus slicks et slicks retaillés ne sont pas autorisés.
- Sortie Arrières : Pneus slicks retaillés largeur limitée à 6.2

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

Le 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.

Le feu tourné vers l'arrière avec un angle maximum de 5° par rapport à l'axe du side car, 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

Non applicable en classique.

Article 12 – Numéros

Les numéros doivent être de chaque côté et à l'avant sur le nez de la carène, au centre.

Les numéros pour les side cars « vitesse circuit » sont identiques pour la Coupe de France Side-car Classic et les courses RSCM.

- Néo Classic ont un **numéro blanc sur fond noir**.
- Classic 1 et 2 ont un **numéro noir sur fond blanc**

Les N° attribués sont, par défaut, ceux utilisés sur la saison **précédente**, le n°1 étant réservé au championnat de France FSBK de l'année N-1.

Un numéro, de 2 à 999, quelle que soit la catégorie du side-car, est attribué à un pilote pour l'année

Article 13 - Bouchon de vidange et circuit d'huile

- Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et bien vissés, les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement et solidement fixés.

- Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.

- Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesse ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.

Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

- Les manomètres mécaniques sont au tableau de bord et monté sur amortisseur de vibrations (joint torique ou silent bloc adapté).

Article 14 - Niveau sonore

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques.

Article 15 – Règles additionnelles pour les Classiques

Châssis

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

Carénage / habillage

- Carbone et Kevlar sont autorisés. Le side doit néanmoins conserver son "visuel ancien" (Carbone et kevlar seront recouverts sur les parties visibles).

Boite de vitesse

- 5 vitesses maximum autorisées
- Néo Classic sortie arrière : 6 vitesses maximum autorisées.

Carburateur

- A guillotine interdits.
- Injection autorisée uniquement sur 500 cc BMW ou URS

Allumage

- 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 non autorisées.

Contacts

FFM - 01 49 23 77 25 - vitesse@ffmoto.com

Information sur le site : <https://www.france-side-car-competition.com/>

France SIDE CAR COMPETITION – secretariat.FSCC@gmail.com (contact "side-car" et homologation)