



Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes

Saison 2013



Catégorie SOLO

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Comité des Motos Classiques & Historiques sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2013 :

Le **C**hampionnat de **F**rance de **V**itesse en **M**otos **A**nciennes

Un vainqueur sera désigné dans chacune des 9 classes suivantes :

Catégorie VINTAGE :

- Classe « 350 » de 200 à 350 cc (maxi 31/12/1968)
- Classe « 500 » de 350 à 500 cc (maxi 31/12/1969 pour les 4 temps et 1972 pour les 2 temps et pas de compétition-clients)
- Classe « 650 » de 351 à 650 cc (maxi 31/12/1970 pour les 4 temps et 1968 pour les 2 temps) européennes seulement

Cette catégorie pourra ne pas être présente sur toutes les épreuves et dans ce cas sera mélangée avec la catégorie « CLASSIC »

Catégorie CLASSIC :

- Classe « 500 » de 250 à 500 cc maxi 31/12/1979)
- Classe « 750 » de 501 à 750 cc (maxi 31/12/1972)

Catégorie POST-CLASSIC :

- Classe « 350 » (maxi 31/12/1983)
- Classe « 900 » 4 cylindres maxi pour les 2 temps et 3 cylindres maxi pour les 4 temps (maxi 31/12/1983 et européennes seulement)
- Classe « Open Evolution » (maxi 31/12/1983)

Des mélanges de classes entre les différentes catégories peuvent être faites en fonction des circonstances (ex un manque de pilotes dans une catégorie alors qu'il y en aurait trop dans une autre)

C'est l'année modèle qui est prise en compte pour l'homologation de la moto.

Le calendrier prévisionnel des courses peut changer en cours de saison avec des changements de dates et des rajouts ou annulation de courses.

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera fait généralement le vendredi soir ou au maximum pour les retardataires, le samedi matin.

ARTICLE 2 – REPRESENTANT PILOTES

Pour chaque catégorie, un représentant des pilotes sera élu chaque année par l'ensemble des pilotes présents à la 1^{ère} course. Ce représentant doit être lui-même un pilote roulant dans le championnat.

ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française IVM, NCA, NCB, LUE, INTER ou « une manifestation », délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

N.B Les pilotes désirant rouler avec une licence NCB ou « une manifestation » seront classés dans la course où ils rouleront mais ne marqueront pas de points au Championnat.

Les demandes de licence « une manifestation » doivent être accompagnées d'un certificat médical de moins d'un an rédigé en français. Cette licence devra être demandée de préférence sur le site de la FFM avant la course.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

Les pilotes feront leur demande d'engagement sur internet : www.ffmoto.org

L'engagement sera validé par le secrétariat Motos Anciennes après réception du mode de règlement choisi (chèque ou CB), le droit d'engagement sera de 185 € transpondeur inclus pour chaque course.

Attention : Les pilotes auront 10 jours pour adresser au Secrétariat Motos Anciennes à la FFM le récapitulatif et/ou le paiement des droits d'engagement. Passé ce délai leur demande d'engagement sera automatiquement annulée.

Les pilotes n'ayant pas internet devront adresser à la FFM le bulletin d'engagement type (adressé par la FFM à réception du chèque de caution) accompagné du mode de règlement choisi correspondant au droit d'engagement.

En pareil cas, les pilotes devront adresser leurs demandes d'engagement à l'adresse suivante :

Belinda TEIXEIRA
FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74, avenue Parmentier – 75011 Paris

Les coureurs devront adresser leurs demandes d'homologation à l'adresse suivante :

Evelyne Desbordes
Déleguée auprès du Comité Motos Classiques et Historiques de la FFM
Responsable du Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes
Championnat SIDE-CARS Anciens
Championnat SIDE-CARS Open
Challenge VMA Evolution

29 Avenue Victor Hugo
33230 Les Eglisottes et Chalaures

Les engagements seront clos 30 jours avant l'épreuve (cachet de la poste faisant foi) et encaissés à cette date. Tout pilote ne s'engageant pas dans les délais pourra le faire auprès du secrétariat du Comité selon les disponibilités.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 3 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par virement bancaire, 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 sera redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Un chèque émis sur une banque non domiciliée en France sera refusé.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Le pilote qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM et la déleguée du championnat. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par courrier postal ou par courriel pour être prise en compte.

1) Sur tout forfait un droit administratif de 60 € sera retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30^{ème} jour avant la manifestation) sur certificat médical ou problème familial ou casse de la moto dans les 30 jours précédant la manifestation et uniquement dans une autre course du VMA (déclaration écrite)

2) A partir du vendredi du week-end de la course, les droits d'engagement ne seront plus remboursés, ni reportés si :

- Pas d'avertissement écrit.
- Sur non présentation d'un certificat médical ou problème familial.
- Casse de la moto dans les 30 jours précédant la manifestation et uniquement dans une autre course du VMA.

Une ristourne de 25% sera appliquée seulement sur le 2ème engagement Solo ou Trophée VMA Evolution lors d'un même week-end, **soit le deuxième engagement à 138,75 €** (ex : pilote voulant courir dans 2 ou 3 catégories dans le même week-end avec des motos différentes ou non).

Seront prioritaires /

1. Les pilotes qui font d'abord tout le championnat (qu'importe la licence utilisée)
2. Par ordre du nombre d'engagements souscrits
3. Les licences NCA, IVM, LUE, INTER sont prioritaires sur les licences NCB puis « à la manifestation »
4. Par ordre des dates d'engagements pour chaque épreuve.

Un engagement non accompagné des droits en vigueur ni d'une moto homologuée, ne sera pas pris en compte.

Un chèque de caution de 200 euros pour l'utilisation du transpondeur devra accompagner votre premier engagement. Ce chèque de caution est valable pour toute la saison et sera détruit en fin de saison (soit le 31/12/2012)

ATTENTION : Les motos devront être homologuées complètement tous les ans, accompagnées de leurs photos pour pouvoir rouler dans le championnat en cours.

ARTICLE 5 – COURSES

Les épreuves, disputées sur circuits homologués par la F.F.M., se courent sur des distances de 25 Km minimum à 50 km ou plus.

Il y aura dans tous les cas au minimum, 1 séance d'essais chronos et 2 manches par épreuve.

Une 3^{ème} manche peut-être ajoutée aux 2 manches prévues à l'origine, si l'organisation le demande. Dans ce cas là, seuls les 2 meilleurs résultats compteront pour les points au championnat.

Les départs se font en fonction des catégories.

Il devra y avoir une autre série entre les courses « Post-Classic », « Vintage » et « Classic » du Championnat. L'ordre des catégories n'a pas d'importance dans les horaires prévus par l'organisation.

Le départ s'effectue moteur en marche pour toutes les catégories.

Les essais chronométrés sont obligatoires pour prendre le départ des courses (minimum 3 tours dont 1 chronométré)

Le Jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course ou du délégué du Championnat, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Ce même jury peut, sur demande du Directeur de Course ou du délégué du Championnat, faire rouler un pilote non qualifié après les essais chronos. Il pourrait aussi faire seulement la 2ème ou 3ème manche dans le cas où il y aurait de la place disponible à l'issue de la 1ère manche (ou 2ème manche dans le cas de 3 manches dans le week-end). Dans tous les cas, ce pilote sera placé en dernière ligne.

Remarque : Le nombre de pilotes qualifiés sera celui figurant sur le document d'homologation du circuit, quel que soit le temps d'essai des pilotes (**par mesure dérogatoire, la règle des 115% du temps des 3 premiers ne s'applique pas**). Pour plus de précisions se reporter au code sportif F.F.M. qui fera foi en cas de litige.

Les résultats des essais chronos serviront pour la grille des 2 ou 3 manches. Les grilles pourront être modifiées dans le cas de rajout ou de manque de pilotes.

Dans le cas où il y aurait une sélection à l'issue des essais qualificatifs à cause d'un trop grand nombre de pilotes, les grilles pour la course seraient constituées au prorata des engagés dans les différentes classes de chaque catégorie.

Montant de l'engagement suivant les cas :

- pilote non qualifié après les essais chronos
 - remboursement de 70 % du droit d'engagement, soit 129.5€.
- pilote non qualifié mais pouvant faire au moins une manche suite à la place laissée libre par la casse ou la chute d'un concurrent dans la 1^{ère} manche

- remboursement de 40% du droit d'engagement, soit 74€.
- pilote engagé mais casse soit aux essais chronos ou à une des 2 manches
 - aucun remboursement

CLASSEMENTS : Pour être classé, il est obligatoire d'avoir effectué 75% de la course et d'avoir passé la ligne d'arrivée dans le même tour que le vainqueur.

Voir règlement général à ce niveau.

Les quinze premiers classés marquent des points dans les 2 manches selon le barème suivant :

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

Pour être classé, tout pilote devra effectuer au minimum 2 courses.

Rappel : un week-end de course est composé de plusieurs manches (de 1 à 3 maxi)

Nouveau :

- **Si le vainqueur, en titre, du Challenge Pilote N°1 de la moto ancienne est engagé sur l'épreuve, il occupera la position de pointe durant la séance d'essai.**
- **Le classement final se fera sur la totalité des manches moins une (le moins bon résultat disputées durant la saison).**
- **Ce moins bon résultat ne peut être enlevé que sur une course où le pilote est effectivement engagé même si non classé.**
- **1 point supplémentaire sera attribué dans chaque classe de chaque catégorie au pilote ayant réalisé le meilleur temps en course.**
- **La meilleure manche de la dernière épreuve comptera double et seulement au niveau des points.**

Classement final :

Le classement du Championnat sera obtenu en additionnant les résultats acquis selon l'article "Nouveau" ci-dessous.

Les ex-æquo seront départagés en considération du nombre de places de 1^{er}, 2^{ème}, etc.

ARTICLE 6 – VERIFICATIONS

Vérifications Administratives et Techniques :

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence, son permis de conduire en cours de validité ou un C.A.S.M et sa confirmation d'engagement.

Chaque concurrent devra également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques ainsi que son équipement complet.

Le « mulet » éventuel devra être soumis également aux opérations de vérifications techniques et devra être de la même catégorie et classe que la machine principale.

Le mulet pourra être utilisé pour la 1^{ère}, 2^{ème} ou 3^{ème} manche dans le cas d'une casse de la machine principale dans les essais chronos, la 1^{ère} manche ou la 2^{ème} manche.

Le « mulet » ne peut pas être utilisé pour remplacer la machine principale à partir du moment où la course est commencée et que le premier a effectué un tour.

La moto devra être présentée avec le bas du 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.

La moto devra être contrôlée de nouveau dans le cas d'une chute ou casse moteur (essais libres, essais chronométrés ou course).

L'équipement vestimentaire à présenter obligatoirement :

- Combinaison cuir d'une seule pièce avec doublure coton, nomex ou en soie (doublure synthétique interdite sauf port d'un sous vêtement en coton, à manches longues et jambes longues)
- Casque intégral obligatoire et de moins de 5 ans, Normes FIM ECE 22/05,
- Plaque dorsale de protection,
- Les gants en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes,
- Les bottes en bon état et en cuir renforcé.

PLAQUES, couleurs et numéros

- Plaques vertes, numéros blancs : Motos 250cc.
- Plaques bleues, numéros blancs : Motos 350cc.
- Plaques jaunes, numéros noirs : Motos de plus de 350cc à 500cc.
- Plaques blanches, numéros noirs : Motos de plus de 500cc.
- Plaques couleurs libres, numéros couleurs libres uniquement pour la catégorie « Post-Classic 900 et Open Evolution »

- Plaque rouge et numéro or : Détenteur de la plaque du « Numéro 1 » du Championnat.

Lors du premier contrôle technique, le concurrent (ou le propriétaire de la moto) marquera l'alésage et la course sur le carter moteur, au crayon feutre indélébile.

Il est rappelé que toutes les motos doivent être configurées avec des accessoires allures « d'époque » ayant été monté sur la moto durant cette période. Ex : carburateur, kits moteurs, amortisseurs, échappement ...

Toutes les motos pourront être mises en parc fermé à l'issue de la course (durée de 30 minutes maximum) pour un contrôle technique éventuel.

ARTICLE 7 – DEFINITION DES MACHINES « VINTAGE »

1/ Classe 350 :

Concerne les motos de 200 à 350 cc à moteur 2 et 4 temps, commercialisées avant le **31/12/1968**.

- 250 → 2 temps et 4 temps le monde
- 350 → Mono 4 temps européens
- Tambours seulement
- Répliques non acceptées

Exemple : Honda 250, Ducati 250/350, Suzuki T20, Ossa SPQ, Aermacchi 250, Motobi, Montesa, Yamaha TD1C, Velocette 350, AJS 7R, Norton Manx 350, BSA GS 350, etc...

2/ Classe 500 :

Concerne les motos de 250 à 500 cc à moteur 4 temps, commercialisées avant le **31/12/1969**.

Concerne les motos de 250 à 350 cc à moteur 2 temps (sauf compétition-clients), commercialisées avant le **31/12/1972**.

Répliques acceptées.

- 250 à 500 → 2 temps et 4 temps
- 3 cylindres maxi
- Disques acceptés à l'avant

Exemple : Ducati 350, Velocette 500, Norton Manx 500, BSA GS 500, Honda CB 350, AJR Bultaco, Paton 500, ABSAF 500, Seeley G50, Triumph 500 (2/4 soupapes), Ducati 450, Yamaha YR5, etc...

3/ Classe 650 :

Concerne les motos de 350 à 650cc à moteur 2 et 4 temps, exclusivement européennes, commercialisées avant le **31/12/1970** pour les 4 temps et le **31/12/1968** pour les 2 temps.

- 350 → 2 temps européens
- 500 → Mono et twin européens
- 650 → twin européens
- Tambours seulement

Exemple : Velocette 500, Norton Manx 500, Paton 500, BSA GS / ABSAF, BSA B50, BMW 500, Seeley G50, Norton 88,99, Norton 650SS, Triumph 500,650 (2/4 soupapes), Ducati 450, etc...

ARTICLE 8 – DEFINITION DES MACHINES « CLASSIC »

1/ Classe 500 :

Concerne les motos de 250 à 500cc à moteur 2 et 4 temps, commercialisées avant le **31/12/1979**.

Exemple : Suzuki T/TR500, Honda Drixton 450, Honda 360/400 et 500 Four, Kawasaki 400/500, Ducati Pantah 500, Yamaha 250/350/400 RD, Yamaha 500 XS, Yamaha TD2/TR2/TR3, etc...

Acceptée à titre d'essai pour la saison 2013 : la Yamaha RDLC 4LO (moto strictement d'origine ou en configuration « coupe Yamaha Sonauto » avec tête de fourche et sabot).

2/ Classe 750 :

Concerne les motos de 501 à 750cc à moteur 2 et 4 temps, commercialisées avant le **31/12/1972**.

Exemple : Suzuki GT750, Honda CB 750/CR 750, Kawasaki 750 H2, Laverda 650/750, BMW 600/650/750, Ducati 750 SS, Yamaha SX/XS, BSA 750 3 cylindres, Triumph 750 3 cylindres, Norton 650/750, Triumph 650/750 Twin (2 ou 4 soupapes), etc...

ARTICLE 9 – DEFINITION DES MACHINES « POST-CLASSIC »

1/ Classe 350 :

Concerne les motos de course ou compétition clients de 250 à 350cc, à moteur 2 temps, commercialisées avant le **31/12/1983**.

Exemple : Yamaha TD2/TR2/TD3/TR3/TZ A et B et TZ 250/350 jusqu'au modèle J, Harley Davidson 250/350 et Rotax 250, Yamaha RDLC (31K, 1WT), Kawasaki KR 250/350, etc...

2/ Classe 900 :

Concerne les motos de sport de 500cc à 900 cc

- Moteur 2 temps, 3 et 4 cylindres, avant le **31/12/1983** (le monde)
- Moteur 4 temps, 900 cc maxi avant le **31/12/1983** (européennes seulement)

Exemple : Ducati 600/650/750 Pantah /TT2/TT1/TTF1, Norton 750 Commando, Moto-Guzzi 850 Le Mans, Triumph Trident 750/900, BMW 900, Kawasaki 750 H2R, Suzuki TR750etc...

Cas particulier des Ducati Paso, 900 SS 1^{er} modèle (en roues de 18 pouces, étriers 2 pistons et Fourche de 42mm maxi et alimentation par carburateurs, embrayage style inversé seulement), ils pourront garder leurs cadres d'origine et leurs culasses inversées, etc...

Quand une moto est d'un modèle fabriqué pendant ces périodes et qu'elle a continué à être fabriquée sans modifications significatives, elle peut être admise (sur dossier). Elle devra utiliser les éléments du modèle de la classe utilisée.

3/ Classe Open Evolution :

Concerne les motos de compétition ou sport de 351 à illimité, à moteur 2 et 4 temps commercialisées avant le **31/12/1983**.

Exemple : Yamaha RDLC (avec cylindres spéciaux non d'origines ou vilebrequin portant la cylindrée à plus de 350cc) Laverda 1000/1200, Suzuki GSX 1000/1100, Suzuki 750, Kawasaki 750/1135, Suzuki RG500 (modèle course), Moto-Guzzi 1100 (endurance), Yamaha TZ 354/750, Honda 1000 PEM RSC, Kawasaki GG Endurance, Honda 998 RCB, Suzuki GPZ, etc...

Les cadres répliques, renforcés ou prototypes (d'époque) sont admis sur dossier.

A titre exceptionnel le Comité Motos Classiques & Historiques se réserve le droit d'accepter ou non l'homologation d'une machine présentant un intérêt ou un cas particulier. L'homologation sera limitée dans le temps.

Cette machine pourra rouler hors classement pour la course en cours ou même à tout le championnat.

Toutes les motos doivent passer par une homologation pour être admise à rouler dans le championnat.

Les machines admises doivent rester dans la limite de la cylindrée de leurs catégories respectives.

Sont acceptées toutes les côtes réparations prévues par le constructeur (même si la dernière côte fait dépasser la cylindrée maxi de la catégorie impliquée)

Seuls les accessoires d'époque ou répliques sont acceptés.

Important : Dans tous les cas, une machine visiblement trop performante pour sa classe ou catégorie de départ pourra être reclassée à n'importe quel moment dans la saison, dans une catégorie ou classe supérieure après réunion de la direction du VMA (délégué et représentant des pilotes) et du pilote concerné.

Est interdit :

1) Pour toutes les catégories :

- ✓ Pièce en kevlar
- ✓ fibre de carbone apparent (seulement pour les VINTAGE)
- ✓ Le titane pour la fabrication des broches de roue et du bras oscillant,
- ✓ Carburateurs à boisseaux plats (sauf Lectron d'époque)
- ✓ Cadre Delta Box,
- ✓ Fourches inversées,
- ✓ Maître cylindre radial,
- ✓ Les motos de style Trail, Enduro ou Cross sont interdites,
- ✓ Les roues magnésium d'époque sont interdites (notamment les SMAC), sauf si un certificat de contrôle récent est montré.
- ✓ Boîte de vitesses à tiroir,
- ✓ les couvertures chauffantes sont interdites (paddock et pré-grille)

2) Catégorie « VINTAGE »

- ✓ Les roues à branches sont interdites (sauf sur dossier)
- ✓ Les freins à disques sont interdits dans les classes 350 et 650 (sauf sur dossier pour une moto historique d'époque par exemple) La moto passe obligatoirement en Classe « Vintage 500 » si elle veut conserver ses disques,
- ✓ Les mono-amortisseurs.

3) Catégorie « CLASSIC »

- ✓ Maître cylindre avant avec le bocal exagérément séparé interdit pour toutes les classes,
- ✓ bi-amortisseurs arrière à bonbonnes extérieures reliées par un tuyau souple (exception monte ou modèle d'origine sur dossier)

4) Catégorie « POST-CLASSIC »

- ✓ Maître cylindre avant avec le bocal exagérément séparé interdit pour toutes les classes,
- ✓ bi-amortisseurs arrière à bonbonnes extérieures reliées par un tuyau souple (exception monte ou modèle d'origine sur dossier)

Est autorisé :

1) Catégorie « VINTAGE »

- ✓ Les cadres Seeley, Petty, Rickman, (autres sur dossier)
- ✓ Seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées.

2) Catégorie « CLASSIC »

- ✓ Les cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, P&M, (autres sur dossier)
- ✓ Les cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit)
- ✓ Les clapets à l'admission, valves ou disques rotatifs uniquement si monté d'origine,
- ✓ Seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées,
- ✓ Frein avant avec 1 ou 2 étriers à 2 pistons au maximum pour toutes les classes.

3) Catégorie « POST-CLASSIC »

- ✓ Les cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, P&M, (autres sur dossier)
- ✓ Les cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit),
- ✓ Les moteurs Rotax,
- ✓ Les clapets à l'admission, valves ou disques rotatifs uniquement si monté d'origine,
- ✓ Disques flottants autorisés,
- ✓ Seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées,
- ✓ **Exception : Post-Classic 900 et Open Evolution seulement, roue de 16 pouces à l'avant admise uniquement pour les motos équipées d'origine dans cette dimension (sur dossier)**
- ✓ Frein avant avec 1 ou 2 étriers à 2 pistons au maximum pour toutes les catégories.

ARTICLE 10 – PREPARATION DES MACHINES.

1 – Moteur :

- ✓ Pas de moteur suralimenté,
- ✓ Pas de rajout de clapets à l'admission,
- ✓ Pièces internes libres dans la limite de la cylindrée de la classe dans laquelle la machine roule,
- ✓ Pièces externes respectant l'aspect d'origine et d'époque,
- ✓ Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre)
- ✓ Carburateurs libres, mais aspect d'époque,
- ✓ Carburant du commerce,
- ✓ Carter chaîne primaire : sur les machines avec boîte de vitesses séparées, un carter devra recouvrir la chaîne primaire (ou courroie) en totalité,
- ✓ Carter distribution : un carter devra recouvrir au maximum les courroies de distribution (ex : Ducati Pantah). Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement,
- ✓ Dans tous les cas, les carters moteurs principaux doivent être de la période de la catégorie et classe considérées (sauf pour les répliques)
- ✓ Échappement : autorisé 3 en 1 pour un 2 temps et 2,3 ou 4 en 1 pour un 4 temps,
- ✓ Le Pilote s'engage à respecter le niveau sonore indiqué dans le règlement soit 102 dB/A maxi (se référer à la *Méthode de contrôle sonométrique des Machines Classiques & Historiques*)
- ✓ Dans le cas contraire, le départ pourra lui être refusé (pour la course en cours)
- ✓ Un contrôle sera fait dès la 1^{ère} course et ensuite régulièrement à toutes les courses (le contrôle est fait à la sortie des essais chronos)
- ✓ Silencieux : La sortie doit être protégée (bord arrondi)

- ✓ Boîte à air (sans les manches à air pour ne pas avoir de surpression dans la boîte) autorisée sur les 2 temps.

2 – Partie cycle :

- ✓ Cadre : les renforts de cadre sont autorisés,
- ✓ Les cadres spéciaux de course correspondant à la définition de la catégorie sont autorisés,
- ✓ Exemple : Rickman, Seeley, Martin, Corki, Egli, Hagon, etc... sous réserve d'homologation,
- ✓ Roues : à rayons, diamètre 18 pouces ou 19 pouces à l'avant autorisées. Montage de jantes aluminium type AKRONT autorisé dans les dimensions d'époque, largeur maxi 4 pouces,
- ✓ Les bouchons métalliques de valves en forme de fourche sont interdits,
- ✓ Roues à bâtons si allure d'époque (à préciser lors de la demande d'homologation)
- ✓ Fourche : montage origine du constructeur ou allure d'époque :
 - **Vintage 350** : diamètre 35 mm maxi (plus sur dossier)
 - **Vintage 500, 650 et Classic 500** : diamètre 38 mm maxi (plus sur dossier)
 - **Classic 750** : diamètre 38 mm maxi (plus sur dossier)
 - **Post-Classic 350** : diamètre 40 mm maxi (plus sur dossier)
 - **Post-Classic 900 et Open Evolution** : diamètre 42 mm maxi (plus sur dossier)
- ✓ Amortisseurs : d'époque ou d'aspect d'époque. Pas de bi-amortisseurs à réservoirs séparés (du corps de l'amortisseur par un tuyau souple)
- ✓ **Important** : Sur toutes les machines, les accessoires suivants devront obligatoirement être démontés,
- ✓ Béquilles centrales et latérales. Phares et clignotants. Feux arrière et supports. Rétroviseurs. Kick,
- ✓ Pneus : Toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine. (Les pneus pluie, slicks ainsi que les pneus retailés sont **EXCLUS**)
- ✓ **La largeur des pneus maxi** :
 - **Vintage 350, 500, 650** : 110 mm maxi,
 - **Classic 500/750 et Post-Classic 350** : 135 mm maxi,
 - **Post-Classic 900 et Open Evolution** : 150 mm maxi.
- ✓ Garde-boue : arrière obligatoire. A l'avant, il est obligatoire. Il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral,
- ✓ **La largeur des jantes maxi** :
 - **Pour tous** : 4.0 pouces maxi,
- ✓ **Freins** :
 - **Vintage 350 et 650** : à tambours avant et arrière (une moto historique d'époque peut avoir **un** disque à l'avant (sur dossier) Une moto réplique n'entre pas dans ce cas là et sera obligatoirement munie de tambours à l'avant et à l'arrière
 - **Vintage 500 et Classic** : à tambours ou à disque(s) fixe(s) et étrier(s) 2 pistons au maximum,
 - **Post-Classic** : à tambours ou à disques (flottants autorisés) et étriers 2 pistons au maximum,
Ex : BREMBO P08/P09. LOCKHEED. AP Racing, origine,
Pour les catégories « Classic et Post-Classic », les motos commercialisées à l'époque avec freinage à tambour peuvent recevoir un freinage à simple disque ou double disques. Pour l'arrière, le montage d'un disque est autorisé.
Tous les disques doivent être de forme circulaire sur le diamètre extérieur.
- ✓ Disques de frein :
 - **Vintage 500** : 280 mm maxi,
 - **Classic 500/750 et Post-Classic** : 300 mm maxi.
- ✓ Carénage **VINTAGE** et **CLASSIC**: le carénage est obligatoire pour les machines de Course et facultatif pour les Sports. Les têtes de fourche sont autorisées. Présence obligatoire de ce carénage, sauf sur les modèles qui n'en comportaient pas à l'époque,
- ✓ Carénage **POST-CLASSIC** : Obligatoire pour les machines de Course, modèle conforme à l'origine. Présence obligatoire sauf sur les modèles qui n'en comportaient pas à l'époque,
- ✓ Guidons :
 - **Vintage** : Guidons bracelets obligatoires,
 - **Classic** : Guidons bracelets ou plats au maximum,
 - **Post-Classic** : Guidons bracelets obligatoires pour les vraies machines de course ou plats au maximum pour les autres (ex: moto superbike)

- ✓ Plaques à numéros : 285 mm x 235 mm. Inclinaison maxi 30°, de part et d'autre de la machine, ainsi que sur le milieu de la face avant. Le tout bien visible pour les chronométreurs et les commissaires de piste,
- ✓ Numéros : 140 mm de haut, épaisseur du trait 25 mm, largeur 80 mm, espace entre numéros 15 mm,
- ✓ Transpondeur : il doit être monté sur la moto et sur le support prévu à cet effet, à l'avant de la machine suivant une ligne verticale passant par la colonne de direction. Sa position doit être verticale avec le numéro vers le haut,
- ✓ Un garde chaîne en forme d'aileron de requin doit être installé solidement sur le bras oscillant pour protéger l'entrée de chaîne secondaire. Cette protection devra être en matériau type téflon, nylon ou matériaux composites (épaisseur 5mm mini). Les attaches en rilsan ne sont pas acceptées.

ARTICLE 11 – SECURITE

Toute machine engagée, devra être conforme en tous points aux impératifs de sécurité décrits ci-dessous, à la réglementation générale pour courses de motos de vitesse anciennes et side-cars ainsi qu'aux règles générales pour les épreuves de vitesse.

Un contrôle technique sera pratiqué par un commissaire fédéral, à l'issue duquel, une touche de peinture ou une pastille autocollante sera apposée sur le côté droit de la colonne de direction. D'autres contrôles sont susceptibles d'être effectués à tous moments par le responsable Fédéral.

Tous les tuyaux de reniflards ou événements (huile moteur, boîte, carburateurs, réservoir d'essence, batterie, eau) devront aboutir dans **un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125cc minimum chacun** et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement et verticalement. Exception faite pour les plus de 500cc ou la capacité totale du récupérateur devra être d'un litre.

Toutes modifications concernant le circuit de lubrification, exemple : montage d'un radiateur, seront soumises à l'approbation du comité Technique.

La durit transparente est interdite pour les circuits d'huile. Seules sont acceptées les durits qualité « Hydrocarbure » (reconnaissable à sa couleur noire)

Pédales de frein et sélecteurs de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives. Extrémités bouchées si tubulaires.

Repose-pieds : la longueur minimum des repose-pieds devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (Ø minimum 16 mm)

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Ils seront munis d'une protection à leurs extrémités en une demi-sphère pleine d'un rayon de 8 mm au moins.

Les repose-pieds non repliables en acier ou alu devront comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que téflon, plastique dur ou équivalent (diamètre minimum de 16 mm)

Colonne de direction, bras oscillant, roulements de roues, ancrages de freins seront sans jeux anormaux.

Câbles de freins en parfait état, correctement dimensionnés. Si des serres câbles sont utilisés, ils doivent être doublés.

Les roues doivent être correctement rayonnées : pas de rayons manquants, cassés ou rouillés. Pas de jeu anormal.

L'extrémité de l'échappement doit comporter une lèvre, sa sortie doit être horizontale ou inclinée à 10° au maximum sur une longueur d'au moins 30 mm.

Un système d'arrêt immédiat du moteur est obligatoire. Un coupe-circuit ou bouton de masse de **couleur rouge** fixé au guidon doit être accessible sans lâcher celui-ci. Quel que soit le système adopté, son fonctionnement sera systématiquement vérifié lors du contrôle technique.

Le système d'arrêt doit être de type « ON/OFF » même dans le cas d'un bouton de masse.

Un bordage de la bulle de carénage est conseillé.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que les matériaux des machines peuvent voir leurs caractéristiques mécaniques baisser au fil des ans. Le magnésium notamment, doit être parfaitement protégé pour conserver ses caractéristiques mécaniques.

Les diabolos servant au levage de la moto à l'aide d'une béquille de stand, doivent être en téflon ou équivalent.

D'une manière générale, ce qui n'est pas mentionné : Selle, réservoir, échappement, etc..., devra être solidement fixé (La selle en particulier doit être fixée par des vis au cadre)

Pour les 4 temps un sabot récupérateur d'huile sous le moteur est obligatoire. Il devra être d'une capacité de la moitié du carter moteur plus éventuellement de la boîte de vitesses si celle-ci est séparée. Il doit comporter deux trous de 25 mm (un devant et un derrière) ouverts uniquement en cas de pluie sur ordre de la

direction de course. (Voir règles générales dans l'annuaire FFM). Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension du carter moteur en longueur et en largeur.

Il doit avoir une contenance d'au moins la moitié de la contenance en huile du carter moteur.

- L'utilisation d'un tapis environnemental par machine est obligatoire.

ARTICLE 12 – EQUIPEMENTS

Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « Règles générales pour les épreuves de vitesse »

Équipements obligatoires à présenter complet avant chaque course et au moment du contrôle technique.

L'équipement doit être représenté après une chute pour un contrôle général de celui-ci.

ARTICLE 13 – TRANSPONDEUR

Le chronométrage se fait en général par transpondeur. Il sera demandé une caution de 200 € lors de la 1^{ère} course pour garantir le retour de celui-ci. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Cette caution sera détruite seulement en fin de saison après la dernière course.

Cette destruction sera faite automatiquement le 31/12/2013 dernier délai sauf demande de restitution écrite du pilote, après cette date il ne sera plus possible de récupérer ce chèque.

L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire.

ARTICLE 14 – RECLAMATION

Toute réclamation peut être faite par écrit et remise à la direction de course. Cette réclamation devra obligatoirement être accompagnée d'un chèque de caution de 300 euros, plus 150 euros si cela entraîne un démontage moteur deux temps et 300 euros si c'est un quatre temps. (Copie FFM article 8 des règles générales)

Délais maxi des réclamations :

Une demi-heure après la signature du directeur de course de la feuille de proclamation des résultats.

Cette réclamation se fera en accord et accompagnée de la déléguée du championnat.

ARTICLE 15 – APPLICATION DU REGLEMENT

En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier, et prennent l'engagement de s'y confronter ainsi que les décisions des officiels.

Les décisions concernant l'application du règlement seront sans appel.

Tous les cas non prévus au présent Règlement seront tranchés par le Jury de l'épreuve, conformément aux dispositions des règles générales CNV, du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

ARTICLE. 16 – RESPONSABILITES

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

ARTICLE. 17 – OFFICIELS

Les Officiels seront ceux désignés par la Fédération Française de Motocyclisme.

ARTICLE 18 – PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Contacts:

Evelyne Desbordes :

☎ **06.72.86.28.58**

✉ pilotes.vma@orange.fr

🌐 <http://www.pilotes-vma.fr>

Belinda Teixeira

☎ **01.49.23.77.55**

✉ bteixeira@ffmoto.com

Patrick Thollas :

☎ **06.26.92.20.26.**

✉ pat_thollas@hotmail.com