



# Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes

Saison 2013



## Catégorie Side-Cars

### ARTICLE 1 - DEFINITION

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

### Un Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes Catégorie Side-Cars Anciens

*Un podium final et un Champion de France seront désignés dans chacune des 2 catégories suivantes :*

**VINTAGE (pré-75)**

**CLASSIC (pré-78)**

### Un Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes Catégorie Side-Cars OPEN

*Un podium final et un champion de France seront désignés dans chacune des 2 catégories suivantes :*

- **OPEN 1 (>600 cc)**
- **OPEN 2 (< ou = 600 cc)**

C'est l'année modèle du moteur qui est prise en compte pour l'homologation du Side-car présenté. Le calendrier prévisionnel des courses peut changer en cours de saison avec des changements de dates et des rajouts ou annulation de courses. Les courses rajoutées compteront pour les points au Championnat. 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

Un représentant des pilotes par catégorie sera élu tous les ans par l'ensemble des pilotes présents lors des premières courses du championnat.

**Rappel** : ce représentant doit être pilote ou passager lui-même.

### ARTICLE 3 – PLAQUES

Les couleurs des plaques sont libres mais les numéros de course sont ceux définis lors de l'homologation de chaque attelage. Les dimensions des plaques doivent suivre le règlement général de la FFM.

### ARTICLE 4 – CONCURRENTS

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

N.B : Les équipages 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 de 1 an rédigé en français. (Demande faite sur le site de la FFM)

## **ARTICLE 5 – ENGAGEMENTS**

Les pilotes feront leur demande d'engagement sur le site Internet : [www.ffmoto.org](http://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 215 € 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 uniquement à l'adresse suivante :

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

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

**Evelyne DESBORDES**  
**Déléguée auprès du Comité Motos Classiques & Historiques de la FFM**  
**Responsable du Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes**  
**29 avenue Victor Hugo**  
**33230 Les Eglisottes et Chalaures**  
**Championnat SIDE-CARS Anciens**  
**Championnat SIDE-CARS Open**

Les engagements seront disponibles durant toute la saison sur le site de la FFM.

**Les engagements seront clos et confirmés 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.**

Les équipages seront acceptés pour participer aux essais chronométrés (dans la limite de la capacité de la piste en course). Les essais seront qualificatifs.

La condition d'accès aux essais est d'avoir un dossier d'inscription et d'homologation complet et validé.

Les équipages inscrits en liste d'attente et n'ayant participé ni aux essais chronos ni à une manche n'auront aucun frais d'engagement retenu.

### **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 ne sera pas pris en compte.**

**La confirmation d'engagement envoyée un mois avant la course ne sera faite que si l'homologation a été acceptée avant cette date.**

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.

### **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 le délégué 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 70 € sera retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30<sup>ème</sup> 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 :

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

### **ARTICLE 6 – COURSES**

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

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

Une 3<sup>ème</sup> 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.

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, 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, faire rouler un pilote n'ayant pas fait les essais chronos. En course, ce pilote sera placé en dernière ligne.

Remarque : Le nombre maximum de pilotes prenant le départ de la course 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 120 % 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 établir les grilles des 2(3) manches.

**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 au Championnat, tout équipage devra effectuer au minimum 2 courses.

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 1er, 2<sup>ème</sup>, etc.

Le classement provisoire de l'équipage se fera sur le pilote seul. En fin de saison, le passager récompensé sera celui désigné par son pilote.

Seul le nom du pilote paraîtra dans les engagements et classements intermédiaires.

Seule la licence du pilote sera prise en compte pour le classement aux championnats.

### **Nouveau :**

- **Le classement final se fera sur la totalité des manches disputées durant la saison 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 meilleur manche de la dernière épreuve comptera double.**

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

Tous 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 7 – VERIFICATIONS**

#### **Vérifications Administratives et Techniques :**

Chaque équipage devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence 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 » 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.

Le Side-car devra être présenté 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.

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

**L'utilisation d'un tapis environnemental pour chaque Side-car est obligatoire.**

### **Règlement spécifique : SIDE-CARS ANCIENS & SIDE-CARS OPEN RÈGLES GÉNÉRALES**

**Toutes les règles de sécurité de la C.N.V. concernant les motos solo et side-cars modernes et anciens actuels sont applicables aux attelages désirant participer à ce Championnat de SIDE-CARS ANCIENS et du Championnat SIDE-CARS OPEN (notamment récupérateur d'huile, coupe circuit, fils d'arrêt de sécurité, etc...)**

Les attelages doivent être conformes aux aménagements complémentaires suivants :

### **CHÂSSIS**

- Les "Vintage" et "Classic" sont des sidecars "Sortie Avant".  
Le châssis est tubulaire (ou à caisson si le modèle est ancien d'origine ou réplique d'ancien)  
Les répliques sont autorisées.
- Les "OPEN 1", "OPEN 2" sont des sidecars "Sortie Arrières"

### **SUSPENSIONS**

- Vintage, Classic, OPEN 2 :  
La roue avant doit être prise dans une fourche et suspendue par deux amortisseurs,  
Par voie de conséquence les triangles et pivots sont interdits sur la roue avant.

Sauf sur dossier d'époque.

- OPEN 1 libre

### FREINS (pour tous)

Les attelages seront obligatoirement équipés de 2 systèmes de freinage indépendants l'un de l'autre.

- Une commande à main au guidon qui pourra agir sur une ou plusieurs roues.
- Une commande au pied pourvue d'un ou deux circuits agissant sur au moins deux des trois roues (commandes hydrauliques), et sur une seule roue pour les systèmes actionnés mécaniquement (câble, tringlerie...).
- Vintage et Classic : l'attelage aura 4 étriers au maximum et chaque étrier comportera au maximum 2 pistons.
- OPEN 1, OPEN 2, freinage libre.

**Tous les disques doivent être de forme circulaire sur le diamètre extérieur.**

### PNEUS

- Vintage : roues de  $\geq 15$  pouces, diamètre libre sur le side-car  
Largeur de 145 mm maximum
- Classic : roues libres  
Largeur de 180 mm maximum  
Pneus slicks retaillés autorisés
- OPEN 1, OPEN 2 : libres

### MOTEUR

**Pour les catégories Vintage et Classic :**

- Moteur 4 temps, maximum 4 cylindres, 2 soupapes maxi, sans compresseur, refroidi par air.
- Moteur 2 temps, maximum 4 cylindres, refroidi par air ou par eau.

**Vintage :**

- Moteur 4 temps : cylindrée maximum de 750 cc,
- Moteur 2 temps : cylindrée maximum 500 cc.
- Les performances doivent être compatibles avec la catégorie.

**Classic :**

- Moteur 4 temps : cylindrée maxi 1000 cc (2 soupapes maxi par cylindre)
- Moteur 2 temps : cylindrée maximum 750cc,

Dérogation : des moteurs pourront être acceptés s'ils sont dans l'esprit du VMA (ex : Ducati Pantah avec embrayage type tiré)

Pour les side-cars anciens dont le pilote est assis sans genouillères, la cylindrée peut-être supérieure à 750cc sans dépasser la limite de 1000 cc.

Carburateurs à guillotine interdits.

L'allumage peut-être électronique pour tous.

**Pour les OPEN 1, OPEN 2 :**

- Catégorie OPEN 2 : moteur 2 Temps et 4 Temps  $<$  ou = 600 cc,
- Catégorie OPEN 1 : moteur 2 Temps et 4 Temps  $>$  600 cc
- Seront acceptés seulement les moteurs montés avec des carburateurs.

### BOITE DE VITESSES

- 6 vitesses maxi.

### ECHAPPEMENT

La conception des échappements est libre.

Le positionnement du pot d'échappement doit respecter la sécurité du passager et des autres concurrents.

**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.

Un contrôle sera fait dès la 1ère course et ensuite à toutes les courses.

Ce contrôle sera fait à la sortie des essais chronométrés.

Le sonomètre pour la mesure doit être placé à 50 cm et 45° par rapport à l'axe du pot d'échappement

### **COUPE-CONTACT**

Dans un but de sécurité, tous les attelages seront équipés de deux coupe-contacts, à savoir :

- Un coupe-contact relié au pilote,
- Un coupe-contact installé sur le side-car, style coup de poing accessible par le passager ou les commissaires de piste. Il doit être de couleur rouge,

Ces deux coupe-contacts doivent couper l'alimentation en carburant (cas de pompe électrique) et le contact.

### **FEU ARRIERE OBLIGATOIRE**

#### **INSTALLATION DU PILOTE ET DU PASSAGER**

Ni le conducteur, ni le passager ne doit être recouvert. (Par le carénage ou le réservoir, etc...), sauf partiellement pour les OPEN 1.

#### **ARTICLE 8 – 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 :

- 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 bon état sans déchirures et à manchettes,
- Les bottes en bon état et en cuir renforcé.

#### **ARTICLE 9 – TRANSPONDEUR**

Le chronométrage se fait en général par transpondeur. Il sera demandé une caution de 200 euros lors de la 1ère 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 10 – RECLAMATION**

Toute réclamation doit 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 et de 150 euros si cela entraîne un démontage moteur deux temps et 300 euros pour les quatre temps. (Copie FFM article 8 des règles générales).

Délais maxi des réclamations :

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

Cette réclamation se fera en accord et accompagnée du délégué du Championnat.

#### **ARTICLE 11 – APPLICATION 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. 12 – 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. 13 – OFFICIELS**

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

#### **ARTICLE 14 – 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.

##### **Rappel sur la « REGLEMENTATION GENERALE**

##### **POUR COURSES DE MOTOS DE VITESSE ANCIENNES ET DE SIDE-CARS »**

Voir les spécifications complémentaires pour les side-cars de l'Annuaire FFM 2013.

La capacité minimale d'un 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.

Pour les autres moteurs, un bac récupérateur doit être construit 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 souhaitable.

#### **Refroidissement liquide**

Dans le cas d'une moto dont le moteur est refroidi par un liquide, seule l'eau pure est autorisée.

#### **Bouchons moteur**

Les bouchons de vidange et remplissage d'huile et niveaux d'huile des carters moteur et de boîte à vitesses devront être freinés par un fil métallique empêchant un desserrage intempestif.

#### **Visserie**

L'ensemble de la visserie du train AVANT doit être freiné au fil de fer, y compris celle des amortisseurs (les écrous frein style "nylstop" ne sont pas considérés comme suffisants)

#### **Plaques et numéros**

Le numéro de course sera donné lors de l'homologation du Side-car et sera sa propriété pour tout le temps qu'il roulera dans le Championnat Side-cars Anciens ou le Championnat Side-cars OPEN.

#### **Complément d'information :**

Le Comité des Motos Classiques & Historiques se réserve éventuellement la possibilité d'accepter des attelages anciens ayant participé à des compétitions nationales et internationales en 500cc sur présentation de documents d'époques : Palmarès, tous justificatifs de l'existence sans restriction technique pour la motorisation. Exemple : Norton Manx d'époque, BMW Rennsport, Gilera4, MV, URS, etc...

#### **Contacts:**

Evelyne Desbordes :

☎ **06.72.86.28.58**

✉ [pilotes.vma@orange.fr](mailto:pilotes.vma@orange.fr)

🌐 <http://www.pilotes-vma.fr>

Belinda Teixeira

☎ **01.49.23.77.55**

✉ [bteixeira@ffmoto.com](mailto:bteixeira@ffmoto.com)

Patrick Thollas :

☎ **06.26.92.20.26..**

✉ [pat\\_thollas@hotmail.com](mailto:pat_thollas@hotmail.com)