



Trophée VMA Evolution

Saison 2013



ARTICLE 1 - DEFINITION

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

Le Trophée VMA Evolution (2 temps 4 temps)

Un podium scratch du Trophée sera désigné en fin de saison :

Catégorie 2 TEMPS :

- Motos 250 cc maxi : 2 temps/2 cylindres (du 01/01/1985 au 3/12/1995)

Catégorie 4 TEMPS :

- Motos 400 cc maxi : 4 temps/4 cylindres (du 01/01/1985 au 3/12/1995)

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

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 sera élu chaque année par l'ensemble des pilotes présents à la 1^{ère} course.

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 à la manifestation seront classés dans la course où ils rouleront mais ne marqueront pas de points au Trophée.

Les demandes de licence « une manifestation » doivent être accompagnées d'un certificat médical de moins d'un an rédigé en français.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

Les pilotes feront leur demande d'engagement sur le site 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'engagements. 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 :

Trophée 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.

Chèque émis sur une banque non domiciliée en France :

Les règlements par chèque sur une banque non domiciliée en France sont désormais refusés.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Le pilote qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM et la déléguée du Challenge. 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 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 pour le pilote également engagés dans une catégorie du Championnat VMA 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 Trophée
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.

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

Le départ s'effectue moteur en marche.

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 Trophée, 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 Trophée, faire rouler un pilote non qualifié après les essais chronos. Il pourrait aussi faire seulement la 2^{ème} ou 3^{ème} manche dans le cas où il y aurait de la place disponible à l'issue de la 1^{ère} manche (ou 2^{ème} 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 la catégorie.

Il faut noter que tout retardataire (20 mn avant en pré grille) pourra être mis en fond de grille.

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 une 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)

Classement final :

Le classement du Trophée 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.

Nouveau :

- **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.**

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 couleurs libres, numéros couleurs libres

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.

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 « 250 2 temps »

Classe 250 2 temps /2 cylindres :

Concerne les motos de 250 cc à moteur 2 temps, commercialisées avant le **31/12/1995**.

Exemple : 250 Yamaha TZR, 250 Suzuki RGV, 250 Aprilia RS, 250 Honda NSR, 250 Kawasaki KR1, 250 Suzuki RG Gamma, etc...

Les compétition-clients sont interdites.

ARTICLE 8 – DEFINITION DES MACHINES « 400 4 temps »

Classe 400 4 temps, 4 cylindres:

Concerne les motos de 400 cc à moteur 4 temps, 4 cylindres, commercialisées avant le **31/12/1995**.

Exemple : Honda 400 VFR, Honda 400 RVF, Kawasaki 400 ZXR, Honda 400 CBR, Suzuki 400 GSF, Etc...

Les compétition-clients sont interdites.

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.

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 éventuellement rouler hors classement.

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

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 ou kits d'époque ou répliques sont acceptés.

Important pour 2013 : Dans tous les cas, une machine trop performante pour l'ensemble du Trophée pour être exclue après réunion de la direction du VMA (délégué et représentant des pilotes) et du

pilote concerné. Ceci pour garder une homogénéité du côté des performances de toutes les motos homologuées.

Nota : la carte grise ou un certificat de propriété est obligatoire et le numéro de série doit correspondre au numéro gravé sur le cadre.

Eléments autorisés :

- ✓ Pièce en kevlar ou en fibre de carbone
- ✓ Carburateurs à boisseaux plats
- ✓ Fourches inversées,
- ✓ Les roues de 16 17 et 18 pouces ou plus sont autorisées,
- ✓ Maître cylindre radial

Eléments Interdits :

- ✓ les couvertures chauffantes sont interdites (paddock et pré-grille)
- ✓ Frein avant avec étriers radiaux.

ARTICLE 9 – PREPARATION DES MACHINES.

1 – Moteur :

- ✓ Pas de moteur suralimenté,
- ✓ Pièces internes libres dans la limite de la cylindrée de la classe dans laquelle la machine roule,
- ✓ La commande de l'embrayage peut être modifiée par un type de kit de course,
- ✓ L'embrayage à sec n'est autorisé que s'il est d'origine sur la moto,
- ✓ Pièces externes respectant l'aspect d'origine,
- ✓ Le démarreur peut être supprimé,
- ✓ Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre)
- ✓ Carburateurs libres,
- ✓ Carburant du commerce,
- ✓ Dans tous les cas, les carters moteurs principaux doivent être de la période de la catégorie et classe considérées
- ✓ 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, ce contrôle est fait à la sortie des essais chronométrés.
- ✓ Silencieux : La sortie doit être protégée (bord arrondi)

2 – Partie cycle :

- ✓ Cadre : les renforts de cadre sont autorisés,
- ✓ Le bras oscillant doit rester d'origine. Le lien amortisseur arrière peut être substitué. L'amortisseur arrière peut être modifié ou remplacé.
- ✓ Les cadres spéciaux de course correspondant à la définition de la catégorie sont autorisés,
- ✓ Les bouchons métalliques de valves en forme de fourche sont interdits,
- ✓ Fourches d'origine ou inversées, les cartouches Internes de la fourche peuvent être modifiées ou Changées,
- ✓ **Important** : Sur toutes les machines, les accessoires suivants devront obligatoirement être démontés,
- ✓ Béquilles centrales et latérales. Phares et clignotants. Feux arrière et supports. Rétroviseurs.
- ✓ Le Kick devra avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache genre grosse élastique)
- ✓ **Pneus** : Toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine. (Les pneus slicks, pneus pluie ainsi que les pneus retaillés sont **EXCLUS**)
- ✓ **La largeur des pneus maxi** :
 - **Classe 250 et 400** : 180 mm maxi à l'arrière
- ✓ 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** :
 - **Classe 250 et 400** : libre
- ✓ **Disques de frein** :

- **Classe 250 et 400** : 320 mm maxi
- **Disques type "pétales"** interdits
- ✓ **Carénage** : obligatoire pour les 2 catégories dans le cas où il est prévu à l'origine.
- ✓ 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,
- ✓ Il est obligatoire de présenter la carte grise correspondant aux numéros inscrits sur le cadre.

ARTICLE 10 – 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 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 aluminium.

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.

Tous les carters moteurs contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un carter enveloppant en métal, matériaux composites, type carbone, kevlar, ou synthétique moulés, le contrôleur technique sera seul juge de l'efficacité du dispositif.

Réservoir de carburant

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement)

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

ARTICLE 11 – 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 12 – 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.

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.

Le support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire.

ARTICLE 13 – 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 14 – 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. 15 – 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. 16 – OFFICIELS

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

ARTICLE 17 – 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 :

Belinda Teixeira

Patrick Thollas :

Mise à jour 03/12/2012

 **06.72.86.28.58**
 pilotes.vma@orange.fr
 <http://www.pilotes-vma.fr>

 **01.49.23.77.55**
 bteixeira@ffmoto.com

 **06.26.92.20.26.**
 pat_thollas@hotmail.com