

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Comité des Motos Classiques & Historiques sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2014 :

Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes

Un podium sera désigné dans chacune des 13 classes suivantes :

CHAMPIONNAT SOLO

Catégorie VINTAGE :

- Classe « 350 » de 200 à 350cc (maxi 31/12/1968)
- Classe « 500 » de 350 à 500cc (maxi 31/12/1969 pour les 4 temps jusqu'à 500cc (le monde) 1972 pour les 2 temps jusqu'à 350cc et 1972 pour les 350 4 temps uniquement européens et pas de compétition-clients)
- Classe « 650 » de 351 à 650cc (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 500cc (maxi 31/12/1979)
- Classe « 750 » de 501 à 750cc (maxi 31/12/1972)
- Classe « 900 » de 600 à 900cc (maxi 650 cc jusqu'au 31/12/1981 et maxi 900 cc jusqu'au 31/12/1976, (3 cylindres maxi européens et bi amortisseurs seulement)

Catégorie POST-CLASSIC :

- Classe « 350 » (maxi 31/12/1983)
- Classe « 900 »
 - 4 temps et 3 cylindres maxi (jusqu'au 31/12/1983 et européennes seulement)
- Classe « OPEN » 2 temps et 4 temps (maxi 1983) Sport, compétition-clients, Super Bikes ou usines.

CHAMPIONNAT VMA EVOLUTION

- Motos 250cc maxi : 2 temps/2 cylindres (du 01/01/1985 au 31/12/1995)
- Motos 400cc maxi : 4 temps/4 cylindres (du 01/01/1985 au 31/12/1995)
- Dérogation pour accepter la Ducati 400cc bicylindre.

TROPHEE VMA RETRO (Cette catégorie ne sera mise en place que si 25 pilotes au moins se sont pré-engagés au 31 Janvier 2014)

Catégorie Pré-1950 (avant 31/12/1949) :

- Motos 350 à 500cc pour les multicylindres,
- Motos 350 à 600cc pour les monocylindres,
- Motos 500 à 1000cc moteurs à soupapes latérales.

Catégorie 50cc GP (avant 31/12/1976) :

- Motos 50cc maxi : 2 temps seulement,
- Marques européennes et japonaises acceptées,

- Motos de Grand Prix ou sport.

Catégorie 125cc GP (avant 31/12/1975) :

- Motos 125cc maxi : 2 temps et 4 temps (Motos GP, course ou sport acceptées)
- Motos 175cc maxi 4 temps uniquement (Motos Sport uniquement)
- Marques européennes et japonaises acceptées.

Des mélanges de classes entre les différentes catégories (sauf avec la catégorie Evolution) 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)

Des Classes pourront rouler seules en fonction des circonstances (ex: Une classe remplissant une grille complète)

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 (ces courses compteront pour le Championnat)

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera fait généralement le vendredi 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. Ce représentant doit être lui-même un pilote roulant dans le championnat pour la saison en cours.

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 LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

N.B Les pilotes désirant rouler avec une licence NCB ou LJA 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 : <http://ffm.engage-sports.com>

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 **205 €** transpondeur inclus pour chaque course.

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
Déléguée auprès du Comité Motos Classiques et Historiques de la FFM
du Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes
Championnat VMA Evolution
Trophée VMA RETRO
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 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement CB, 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) Remboursement complet si le forfait intervient avant la clôture des engagements (30 jours avant). Justificatif écrit obligatoire.
- 2) 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.
- 3) Si casse ou chute et uniquement dans une autre course du VMA (déclaration écrite obligatoire) il pourra y avoir un remboursement total.
- 4) A partir du vendredi matin du week-end de la course, les droits d'engagement ne seront plus remboursés, ni reportés quelque soit la raison.

Une ristourne sera appliquée uniquement sur le 2ème engagement VMA Solo, Evolution ou RETRO lors d'un même week-end, **soit le deuxième engagement à 155 €** (ex : pilote voulant courir dans une autre catégorie SOLO dans le même week-end avec des motos différentes ou non)

Il ne peut y avoir qu'une seule ristourne par Week-end.

Seront prioritaires :

1. Les pilotes qui font tout le championnat (qu'importe la licence utilisée)
2. Par ordre du nombre d'engagements souscrits
3. A nombre d'épreuves équivalent, les licences NCA, IVM, LUE, INTER sont prioritaires sur les licences NCB puis LJA
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.

ATTENTION : Les motos devront être homologuées ou ré-homologuées tous les ans.

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.

Entre les courses du championnat VMA, devra être insérée si possible une autre série extérieure entre les courses « Post-Classic », « Vintage », « Classic », « Evolution » et « RETRO » du Championnat ou Trophée afin d'avoir un temps de repos, pouvoir changer de moto et ainsi arriver à l'heure en pré-grille.

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.

Un pilote peut aussi participer à la course s'il a fait au moins des essais libres précédemment (sur demande du Directeur de Course ou du délégué du Championnat) 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 fond de grille.

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 du Championnat VMA SOLO.

Dans tous les cas, la classe VINTAGE 350 ne serait pas touchée par cette sélection et seraient tous qualifiés d'office.

Montant de l'engagement suivant les cas :

- pilote non qualifié après les essais chronos et ne faisant aucune manche.
 - remboursement du droit d'engagement de 140 €.
- 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 du droit d'engagement de 80 €.
- pilote engagé mais casse ou chute soit aux essais libres ou chronos ou bien à une des 2 manches.
 - aucun remboursement.

ARTICLE 6 - CLASSEMENTS :

Pour être classé, il est obligatoire d'avoir effectué 75% de la course et d'avoir passé la ligne d'arrivée au maximum 3 minutes après le vainqueur.

Voir règlement général à ce niveau.

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

	Points		Points		Points		Points
1	25	6	15	11	10	16	5
2	22	7	14	12	9	17	4
3	20	8	13	13	8	18	3
4	18	9	12	14	7	19	2
5	16	10	11	15	6	20	1

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

IMPORTANT (Les règles ci-dessous ne concernent pas le Trophée RETRO) :

- **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.**
- **En cas d'annulation d'au moins 2 épreuves en cours de saison, le Comité des Motos Classiques et Historiques se réserve la possibilité d'annuler la clause "N-1"**
- **Dans le cas où une course organisée à l'étranger (2 manches) serait intégrée au championnat, la clause "N-1" pourra être changée en "N-2", même pour les pilotes n'y ayant pas participé.**

Nouveau :

Un pilote peut concourir dans 2 catégories du championnat VMA SOLO (exemple : VINTAGE 500 et CLASSIC 750)

1. *Si les 2 catégories roulent séparément un même week-end, le pilote marque des points dans les 2 catégories.*
2. *Si les 2 catégories roulent regroupées, le pilote doit faire les essais chronos en utilisant ses 2 motos mais n'aura que le meilleur des 2 temps de retenu.*
 - *Le pilote doit déclarer avant la première course qu'il roulera dans les 2 catégories*
 - *Le pilote peut rouler dans la 1^{ère} course avec sa moto X puis avec sa moto Y dans la 2^{ème} course ou vice versa.*
 - *Dans ce cas, le pilote marquera, par équivalence, le même nombre de points que ceux acquis dans la manche courue et ceci dans les 2 catégories distinctes (là où il est habituellement engagé)*
 - *Exemple : Un pilote roule habituellement en VINTAGE et CLASSIC, lorsque les 2 catégories sont groupées, s'il marque 16 points dans la 1^{ère} manche avec une moto VINTAGE, il marque automatiquement aussi 16 points dans son classement CLASSIC habituel.*
 - *Il pourra donc y avoir après reclassement général, 2 pilotes qui auront marqués 16 points à cette course particulière.*

ARTICLE 7 – 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 et 50cc.
- Plaques noires, numéros blancs : Motos 125cc.
- Plaques couleurs libres, numéros couleurs libres uniquement pour la catégorie « Post-Classic 900, Open, Evolution et RETRO Pré-1950»
- Plaque rouge et numéro or : Détenteur de la plaque du « Numéro 1 » du Championnat.
- Le départ pourra être refusé si les plaques ou numéros ne sont pas aux normes (au niveau des dimensions)

Avant le premier contrôle technique, le concurrent (ou le propriétaire de la moto) marquera l'alésage et la course sur le carter moteur.

Il est rappelé que toutes les motos doivent être configurées avec des accessoires d'allure « d'époque » ayant été montés 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 8 – DEFINITION DES MACHINES « VINTAGE »

1/ Classe 350 :

Concerne les motos de 200 à 350cc 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 (admise exceptionnellement), 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 500cc à moteur 4 temps, commercialisées avant le **31/12/1969**.

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

Concerne les motos de 250 à 350cc à moteur 4 temps (sauf compétition-clients) commercialisées avant le **31/12/1972** (uniquement les motos européennes)

Répliques acceptées.

- 250 à 500 → 2 temps et 4 temps.
- 3 cylindres maxi.
- Disques acceptés.
- Clapets à l'admission interdit.
- Pour les 2 temps, les haut-moteurs (cylindres et culasses) venant de motos compétition-clients sont interdits (TD2/TR2/TR3)

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.

Répliques acceptées.

- 350 → 2 temps européens.
- 500 → Mono et Twin européens.
- 650 → Twin européens (2 ou 4 soupapes)
- Tambours seulement.

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

ARTICLE 9 – 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 350/360/400 et 350/500 Four, Kawasaki 400/500, Ducati Pantah 500, Yamaha 250/350/400 RD, Yamaha 500 XS, Yamaha TD2/TR2/TR3, etc...

La Yamaha RDLC 4LO (moto strictement d'origine ou en configuration « coupe Yamaha Sonauto » avec tête de fourche et sabot). Toute modification supplémentaire entraîne la mise en catégorie POST-CLASSIC 350.

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.

3/ Classe 900 :

Concerne les motos de 600 à 900cc à moteur 4 temps et européennes seulement :

- cylindrée maxi 650 cc pour les motos commercialisées du **01/01/1973** au **31/12/1981**,
- cylindrée maxi 900 cc pour les motos commercialisées du **01/01/1973** au **31/12/1976**,

3 cylindres maxi et bi-amortisseurs seulement.

Exemple : Ducati Pantah 600/650, BMW 900 (1974), Ducati 900 SS à couples coniques (1976), Moto Guzzi 850 (1976) (cylindres ronds), Triumph Trident 900, BSA Rocket III, Ducati 860 GT, Laverda 860, BMW 600/650,750, Triumph Trident (+ de 750 cc), BSA Rocket III, etc.

ARTICLE 10 – 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 (4LO, 31K, 1WT), Kawasaki KR 250/350, etc...

2/ Classe 900 :

Concerne les motos de sport de 501cc à 900 cc, à moteur 4 temps, européennes seulement et commercialisées avant le **31/12/1983**.

Exemple : Ducati 600/650/750 TT2/TT1/TTF1, Moto-Guzzi 850 Le Mans, Triumph Trident 900, BMW 900, Ducati 750 Sport et Paso, Ducati 900 SS, etc.

Cas particulier des Ducati Paso, Sport ou 900 SS (en roues de 18 pouces, étriers 2 pistons et Fourche de 42mm maxi et alimentation par carburateurs, embrayage style inversé seulement, pas de refroidissement par eau ni par huile), ils pourront garder leurs cadres d'origine et leurs culasses inversées, etc...

3/ Classe OPEN :

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, Kawasaki H2R 750/1135, Moto-Guzzi 1100 (endurance), Yamaha TZ 354/750, Honda 1000 PEM RSC, Kawasaki GG Endurance, Honda 998 RCB, Suzuki GPZ, BMW 1000, Suzuki TR 750, etc.

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

ARTICLE 11 – DEFINITION DES MACHINES « EVOLUTION »

Type 250 2 temps /2 cylindres :

Concerne les motos de 250cc à moteur 2 temps, commercialisées du **01/01/1985** au **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.

Type 400 4 temps, 4 cylindres:

Concerne les motos de 400cc à moteur 4 temps, 4 cylindres, commercialisées du **01/01/1985** au **31/12/1995**.

Exemple : Honda 400 VFR, Honda 400 RVF, Kawasaki 400 ZXR, Honda 400 CBR, Suzuki 400 GSF, Honda NC30, etc.

La Ducati 400 bicylindre est autorisée.

Les compétition-clients sont interdites.

ARTICLE 12 – DEFINITION DES MACHINES - "PRE-1950"

Concerne les motos commercialisées avant le **31/12/1949**.

- 350 à 500cc - 2 temps et 4 temps multicylindre.
- 350 à 600cc - 4 temps Monocylindre.
- 500 à 1000cc - Moteur à soupapes latérales.

Exemple : Norton Inter, Triumph 500, Harley-Davidson, Moto-Guzzi 500, Saroléa, Rudge, Vincent 500, Terrot, etc.

Eléments autorisés :

- Roues 19" minimum.
- Cadre, fourche (parallélogramme ou télescopique), freins (tambours simple came) correspondants à l'époque concernée.
- Carburateurs : modèles et diamètre correspondants à l'époque concernée.

Eléments Interdits :

- ✓ Pièces en kevlar ou en fibre de carbone.
- ✓ Amortisseur de direction hydraulique.
- ✓ Allumage électronique.
- ✓ Couvertures chauffantes interdites (paddock et pré-grille)

ARTICLE 13 – DEFINITION DES MACHINES - "50 cc GP"

Concerne les motos commercialisées avant le **31/12/1976**.

- Motos 50 cc maxi - 2 temps seulement.
- Marques européennes et japonaises acceptées.
- Motos de Grand Prix ou sport.

Exemple : Bultaco, Kreidler, Fantic, Gitane-Testi, etc.

Eléments autorisés :

- Allumage électronique.
- Admission par disque rotatif.
- Roues 17" minimum.

Eléments Interdits :

- ✓ les couvertures chauffantes sont interdites (paddock et pré-grille)
- ✓ Carburateurs à boisseaux plats.
- ✓ Pièce en kevlar ou en fibre de carbone.

ARTICLE 14 – DEFINITION DES MACHINES - "125 cc GP"

Concerne les motos commercialisées avant le **31/12/1975**.

- Motos 125cc maxi - 2 temps et 4 temps (Motos GP, sport ou course acceptées)
- Motos 175cc maxi - 4 temps uniquement (Motos Sport uniquement)
- Marques européennes et japonaises acceptées.

Exemple : Honda 125/175, Aspes (4 transferts maxi), Gauthier, Yamaha, Maïco, Motobécane, BPS, Yamaha, Morini, Mondial, etc.

Eléments autorisés :

- Allumage électronique.
- Carénage allure d'époque.
- Admission par disque rotatif.
- Roues 17" minimum.

Eléments Interdits :

- ✓ les couvertures chauffantes sont interdites (paddock et pré grille)
- ✓ Carburateurs à boisseaux plats.
- ✓ Pièce en kevlar ou en fibre de carbone.

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 classée ou hors classement pour la course en cours ou même à tout le championnat.

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.

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 (Sauf EVOLUTION)
- ✓ fibre de carbone apparent (seulement pour les VINTAGE et RETRO)
- ✓ Le titane pour la fabrication des broches de roue et du bras oscillant,
- ✓ Carburateurs à boisseaux plats (sauf type Lectron) et (Sauf EVOLUTION)
- ✓ Cadre Delta Box,
- ✓ Fourches inversées, (Sauf EVOLUTION)
- ✓ Maître cylindre radial, (Sauf EVOLUTION)
- ✓ 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 présenté,
- ✓ Boîte de vitesses à tiroirs, (sauf si d'origine)
- ✓ Shifter,
- ✓ les couvertures chauffantes sont interdites (paddock et pré grille)
- ✓ Pneus pluie. (Sauf EVOLUTION)
- ✓ Frein avant avec étriers radiaux,
- ✓ Disques type "pétales"

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 non d'origine,
- ✓ Les mono-amortisseurs (sauf si monte d'origine)
- ✓ Les clapets à l'admission,
- ✓ Disques flottants.

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)
- ✓ Les mono-amortisseurs (sauf si monte d'origine)
- ✓ Disques flottants.

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)
- ✓ Disques flottants pour la classe "900"

Est autorisé

1) Catégorie « VINTAGE »

- ✓ Les cadres Seeley, Petty, Rickman, TAB, (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 et arrière 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, FGMS (autres sur dossier)
- ✓ Les cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit),
- ✓ Les moteurs Rotax,
- ✓ Disques flottants autorisés sauf pour la classe "900",
- ✓ 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,
- ✓ Mono-amortisseur à bonbonne séparée.

4) Catégorie « EVOLUTION »

- ✓ Les roues de 16 17 et 18 pouces ou plus sont autorisées,
- ✓ Pièce en kevlar ou en fibre de carbone.

ARTICLE 15 – PREPARATION DES MACHINES (Solo et Evolution)

1 – Moteur (Vintage, Classic et Open) :

- ✓ Pas de moteur suralimenté,
- ✓ Injection autorisé si d'origine, (seulement en PC OPEN)
- ✓ 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.

3 – Moteur (Evolution) :

- ✓ Pas de moteur suralimenté ou à injection,
- ✓ Pièces internes libres dans la limite de la cylindrée de son moteur d'origine,
- ✓ 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,
- ✓ Dans tous les cas, les carters moteurs principaux doivent être de la période de la catégorie considérée

4 – 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, TAB, Rob North, P&M, PGMS, etc...sous réserve d'homologation,

- ✓ Roues : à rayons, diamètre 18 pouces ou 19 pouces à l'avant et arrière 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** : diamètre 38 mm maxi (plus sur dossier)
 - **Classic 500/750/900** : diamètre 40 mm maxi (plus sur dossier)
 - **Post-Classic** : 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 retaillés sont **EXCLUS**)
- ✓ **La largeur des pneus maxi** :
 - **Vintage 350, 500, 650** : 110 mm maxi,
 - **Classic 500/750/900 et Post-Classic 350** : 135 mm maxi,
 - **Post-Classic 900/Open** : 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 sauf dans la classe "900") 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 "pétales" interdits)
La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité. Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire. Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues agissant sur les deux roues.
Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.
- ✓ Disques de frein :
 - **Vintage 500** : 280 mm maxi,
 - **Classic et Post-Classic 350/900/OPEN** : 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 (style Super-bike)
- ✓ 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.

5 – Partie cycle spécifique à la catégorie EVOLUTION :

- ✓ 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,
- ✓ Fourches d'origine ou inversées, les cartouches internes de la fourche peuvent être modifiées ou changées,
- ✓ 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, ainsi que les pneus retaillés sont **EXCLUS**)
- ✓ **Pneus pluie** : autorisés mais une fois dans la zone de pré grille (20 mn avant la course) le changement pourra se faire seulement selon les possibilités ci-dessous.
- ✓ Le changement de pneu pourra se faire dans la zone de pré grille :
 - soit en changeant avec un mulet (passé au contrôle technique et homologué)
 - Soit en changeant les roues,
 - Le départ de la course ne pourra pas être retardé,
 - Ceux qui n'auront pas changés à temps leurs roues seront bloqués dans cette zone,
 - Ils pourront aussi être bloqués au feu rouge au bout de la voie des stands et devront attendre l'ouverture de la piste commandée par le commissaire de piste.
- ✓ **La largeur des pneus maxi** :
 - **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** : libre
- ✓ **Disques de frein** :
 - **250 et 400** : 320 mm maxi,
 - **Disques type "pétales"** interdits.
- ✓ **Carénage** : obligatoire dans tous les cas.
- ✓ Il est obligatoire de présenter la carte grise correspondant aux numéros inscrits sur le cadre.
- ✓ **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)

ARTICLE 16 – PREPARATION DES MACHINES (Spécial Trophée RETRO).

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,
- ✓ La cylindrée ne pourra pas dépasser 3% soit 51.5 cc pour les 50 cc et 128.75 cc pour les 125 cc,
- ✓ 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. 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)

- ✓ 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*)

2 – Partie cycle :

- ✓ Fourche : montage origine du constructeur ou allure d'époque.
- ✓ **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 retaillés sont **EXCLUS**)
- ✓ Seuls les pneus de type mixte sont autorisés (avant et arrière) ainsi que les pneus d'époque retraités et remis en états par des professionnels. Exemple Dunlop KR73, KR76 et RR6.
- ✓ **Disques de frein** :
 - Catégorie Pré-1950 → aucun,
 - Catégorie 50 GP → disques fixes,
 - Catégorie 125 GP → disques fixes.
- ✓ **Freins** :
 - Catégorie Pré-1950 : tambour simple came (dérogation spéciale pour les double-cames sur dossier)
 - Catégorie 50 GP : Tambour ou disque(s) fixe(s) et étrier 2 pistons,
 - Catégorie 125 GP : Tambour ou disque(s) fixe(s) et étrier 2 pistons.
- ✓ **Carénage** : libre (mais allure d'époque)
- ✓ **Guidons** : La distance minimum entre pointes est de 50 cm pour les 50cc et 55 cm pour les 125.

ARTICLE 17 – 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 tout moment 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 durite 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 18 – 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 19 – TRANSPONDEUR

Le chronométrage se fait en général par transpondeur.

L'entreprise de chronométrage doit s'engager à sortir en fin de la dernière manche un classement cumulé des 2 ou 3 manches par catégories et classes.

L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire. (Le départ pourra être refusé dans le cas contraire)

ARTICLE 20 – 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 21 – 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. 22 – RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé 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. 23 – OFFICIELS


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

ARTICLE 24 – 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