Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes

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

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le **C**omité des **M**otos **C**lassiques & Historiques sous l'égide de la **F**édération **F**rançaise de **M**otocyclisme met en compétition pour 2015 :

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

VINTAGE (pré-70) ➔ sortie avant

CLASSIC (pré-78) ➔ sortie avant

POST-CLASSIC (pré-80) ➔ sortie arrière

C'est l'année modèle du moteur et du châssis qui sont pris 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 ou au maximum pour les retardataires, le samedi matin.

ARTICLE 2 – REPRESENTANT PILOTES

Un représentant des pilotes sera élu par l'ensemble des pilotes présents lors de la première course du championnat.
Ce représentant doit être lui-même un pilote roulant dans le championnat pour la saison en cours.

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.
Il doit y avoir obligatoirement un numéro sur la face avant du carénage et un numéro de chaque côté.
Le départ pourra être refusé si les numéros ne sont pas aux normes (aux dimensions)

ARTICLE 4 – CONCURRENTS

Les équipages de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française NCO, IVM, LUE, INTER ou LJA délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.
N.B : Les équipages désirant rouler avec une licence LJA seront classés dans la course où ils rouleront mais ne marqueront pas de points au Championnat.
Les demandes de licence LJA 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.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 235.00 € transpondeur inclus pour chaque course.
En pareil cas, les pilotes devront adresser leurs demandes d'engagement uniquement à l'adresse suivante :

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

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

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.
Une ristourne sera appliquée sur un autre engagement pour le pilote voulant courir dans :
- VMA (SOLO) dans le même week-end, soit l'engagement à 155.00 €.
- VMA (Endurance) dans le même week-end, soit l'engagement à 88.00 € (soit la moitié de l'engagement pilote - 25 %)
Il ne peut y avoir qu'une seule ristourne par Week-end.
Seront prioritaires :

1. Les pilotes qui font d'abord tout le championnat,
2. Par ordre du nombre d'engagements souscrits,
3. Les licences NCO, IVM, LUE, INTER sont prioritaires sur la licence « 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.
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 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 déléguée 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.
1. Sur tout forfait un droit administratif de 70.00 € sera retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30ème jour avant la manifestation) sur certificat médical ou problème familial ou casse de la moto dans les 30 jours précédant la manifestation.
2. Si casse ou chute et uniquement dans une autre course du VMA (déclaration écrite obligatoire) il pourra y avoir un remboursement total.
3. 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.

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 3ème 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 position.
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. La grille course sera identique pour toutes les courses du week-end.
Il y aura dans tous les cas un tour de formation et un tour de chauffe.
Un pilote qui ne fait pas le tour de formation pourra prendre normalement sa place sur la grille mais devra effectuer un passage par les stands et aura 5 tours pour effectuer ce passage. Passé ce délai, il sera mis hors course par un drapeau noir.

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)
Classement final :
Le classement du Championnat sera obtenu en additionnant les résultats acquis selon l'article ci-dessous.
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.
A noter que le passager ne marque aucun point dans ce championnat et ne peut pas reporter les points gagnés par son équipage sur un autre pilote dans le cas de changement.
Pour être classé, tout pilote devra effectuer au minimum 2 courses.

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 et présent 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.
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 dans tous les cas d'utilisation. Une sanction pourra être donnée par le jury de l'épreuve en cours.

Règlement spécifique : SIDE-CARS ANCIENS

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 (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 side-cars "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 "Post-Classic" sont des side-cars "Sortie Arrière"

SUSPENSIONS

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,

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…)
- L'attelage aura 4 étriers au maximum pour le freinage principal plus 1 frein de secours. Chaque étrier comportera au maximum 2 pistons.
  - Disques flottants interdits
  - Diamètre maxi 300 mm

Tous les disques doivent être de forme circulaire sur le diamètre extérieur. (pas de disque type "pétales")

PNEUS

- Vintage : roues de préférence >=15 pouces mais possibilité pour des plus petites roues si cela ne dénature pas l'esprit du VMA et de la catégorie, exemple 10 pouces)
  Largeur de 145 mm maximum
- Classic et Post-Classic : roues libres
  Largeur de 180 mm maximum
  Pneus slick retaillés autorisés

MOTEUR

Pour les 3 catégories :

- Moteur 4 temps, maximum 4 cylindres, 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, 2 soupapes maxi,
- Moteur 2 temps : cylindrée maximum 600 cc,
- Les performances doivent être compatibles avec la catégorie.

Classic :

- Moteur 4 temps : cylindrée maxi 1000 cc,
  - Autorisation des moteurs bicylindres à 4 soupapes maxi et moteur refroidi par air (maxi 1970)
  - Autorisation des moteurs à 4 cylindres 2 soupapes et refroidissement par eau (maxi 1970)
- Moteur 2 temps : cylindrée maximum 750 cc.

Post-Classic :

- Moteur 4 temps : cylindrée maxi 1100 cc,
  - Autorisation des moteurs à 4 cylindres 4 soupapes et refroidissement par air (maxi 1980)

Dérogation : des moteurs pourront être acceptés s'ils sont dans l'esprit du VMA (ex : 1000 Vincent avec un châssis de VINTAGE ou moteur de Ducati à courroies et carburateurs et maximum 900 cc dans la catégorie CLASSIC ou POST-CLASSIC)

Les Side-cars "réplica" sont acceptés s'ils sont conformes en tout point au modèle original.

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

Carburateurs à guillotine interdits.

L'allumage peut-être électronique pour tous.

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 OBLIGATOIRE

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 :

- être fixé à l'arrière du cadre principal entre la moto et le side à 30 cm de hauteur minimum,
- être visible quelque soit le déplacement du passager,
- être à LEDS non clignotants et comporter au moins 9 LEDS de couleur rouge.

ANNEAU DE REMORQUAGE OBLIGATOIRE (de couleur rouge)

INSTALLATION DU PILOTE ET DU PASSAGER

Ni le conducteur, ni le passager ne doit être recouvert. (Par le carénage ou le réservoir, etc…)

Dans toutes les catégories le carénage n'est pas obligatoire (sauf pour les essais ou les courses s'il a été homologué avec)

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 homologuée à la norme CE,
- 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.

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

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.

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.

FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74, Avenue Parmentier – 75011 PARIS – Siret 784 448 00029 – Code APE 926C
Tel : 01 49 23 77 00 – Fax : 01 49 23 77 23 – Site Internet : http://www.ffmoto.org – e-mail: ffm@ffmoto.com
Evelyne Desbordes – http://www.pilotes-vma.fr – e-mail : pilotes.vma@orange.fr – tél : 06 72 86 28 58

La direction du VMA avec le contrôleur technique et le représentant des pilotes pourront décider à tout moment de faire un contrôle de cylindrée d'un moteur ne paraissant pas conforme au règlement. Si la faute est constatée, tous les points acquis dans les courses précédentes seront annulés. Le pilote avec son side-car pourra continuer à rouler mais hors classement.

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 2015.

La capacité minimale d'un récupérateur pour la boîte de vitesses, le réservoir d'essence et le radiateur de refroidissement d'eau est de 250 cc.

Pour les moteurs 4 Temps, démunis d'un système de recyclage permanent, le récupérateur doit avoir une capacité de 1000 cc.

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 récupérateur est obligatoire.

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.

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 500 cc 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, Triumph Weslake, BSA, etc.

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..**
✉ patrickthollas@gmail.com