



Règlement
CHAMPIONNAT DE FRANCE
VITESSE MOTOS ANCIENNES

MOTOS ANCIENNES 2020

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Comité des Motos Classiques & Historiques sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour la saison 2019 :

Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes

Un podium final sera désigné dans chacune des classes des différents Championnats.

SOLO

Catégorie VMA VINTAGE :

- Classe BIG MONO : (maxi 31/12/1979)
 - Monocylindre seulement,
 - de 200 à 600 cc → 2 temps et 4 temps le monde,
 - **Tambours seulement**, réplique complète et compétition client acceptés.
- Classe « 350 GR1 » de 200 à 350 cc (maxi 31/12/1972) motos le Monde
- Classe « 350 GR2 » de 200 à 350 cc (maxi 31/12/1973) motos le Monde
- Classe « 650 » de 350 à 650 cc (maxi 31/12/1970 pour les 4 temps et 31/12/1968 pour les 2 temps jusqu'à 350 cc)

Catégorie VMA CLASSIC :

- Classe « 350 » de 250 à 400 cc (maxi 31/12/1983)
- Classe « 500 » de 401 à 650 cc (maxi 31/12/1983)
- Classe « 750 » de 651 à 750 cc (maxi 31/12/1983)
- Classe « OPEN » de 250 à Unlimited (maxi 31/12/1983)

CHAMPIONNAT VMA EVOLUTION (du 01/01/1980 au 31/12/1995)

- Classe PROTOTYPE :
 - Moto de 250 cc à moteur 2 temps et 2 cylindres,
 - Moto de 400 cc à moteur 4 temps de 2 à 4 cylindres,
 - Moto de 400 cc à moteur 2 temps de 3 cylindres,
 - Les compétition-clients sont interdits.
- Classe STOCK :
 - Moto de 250 cc à moteur 2 temps et 2 cylindres,
 - Moto de 400 cc à moteur 4 temps de 2 à 4 cylindres,
 - Moto de 400 cc à moteur 2 temps de 3 cylindres,
 - Les compétition-clients sont interdits.

CHAMPIONNAT VMA SUPERSPORT (du 01/01/1984 au 31/12/1995)

- Classe 600 :
 - Moto 2 et 4 temps >= 500 cc à 600 cc de 2 à 4 cylindres,
 - Moto 4 temps de 600 cc à 750 cc, 3 cylindres maxi, 2 ou 4 soupapes,
 - Motos 4 temps de 900 cc bicylindre à 2 soupapes.

CHAMPIONNAT VMA SUPERBIKE (du 01/01/1984 au 31/12/1995)

- Classe 750 :
 - Moto 4 temps >600 cc à 750 cc pour les 4 cylindres,
 - Moto 4 temps > à 750 et 900 cc maxi 2 ou 3 cylindres plus de 2 soupapes.
- Classe 1100 :
 - Moto 4 temps >750 cc à Unlimited pour les 2 à 4 cylindres.

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

Ces championnats pourront être coupés en 2 ou 3 suivant les circonstances (trop d'engagés pour une seule grille sur les petits circuits)

Des championnats ou des classes pourront être regroupés suivant les circonstances (pas assez d'engagés sur une seule grille) En particulier la Catégorie VMA Evolution doit avoir un minimum de 20 engagés pour pouvoir rouler seule, sinon elle pourra être mélangée avec la catégorie VMA Supersport.

- VINTAGE et CLASSIC
- VMA Evolution et SuperSport

- VMA SuperSport et SuperBike

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 pourra être élu chaque année par l'ensemble des pilotes présents à la 1^{ère} épreuve. Ce représentant doit être lui-même pilote roulant dans le championnat pour la saison en cours.

Ce représentant unique pour toutes les catégories représentera l'intérêt général de tous les pilotes du VMA dans toutes les instances où il sera invité à s'exprimer.

ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française NCO, IVM, LUE, INTER ou LJA2, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

N.B Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA2 seront classés dans la course où ils rouleront mais ne marqueront pas de points aux Championnats.

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 prise sur le site de la FFM avant la course. Le PASS Circuit pour les roulages du Vendredi devra lui aussi être pris sur le site de la FFM

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

Les pilotes feront leurs demandes d'engagement sur internet : <https://ffm.engage-sports.com>
L'engagement sera validé par le secrétariat Motos Anciennes seulement après réception du règlement CB.

Les droits d'engagement seront (transpondeur inclus pour chaque épreuve) :

- **210 €** par épreuve avec l'inscription au moins 15 jours avant la 1^{ère} épreuve
- **160 €** pour NAVARRA
- **220 €** spécifiquement pour l'épreuve des 24 heures du Mans (Vintage et Classic)
- **300 €** spécifiquement pour les épreuves de Magny-Cours et Albi (FSBK) comprenant les 2 séances des essais libres du vendredi.

Les pilotes pourront adresser leurs demandes de renseignements et 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 SuperSport
Championnat VMA SuperBike

Les engagements seront clos 15 jours avant l'épreuve 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.

Pénalité : Les droits d'engagement seront de 50 € supplémentaires dans le cas d'un engagement à une épreuve après les 15 jours.

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) Sur tout forfait un droit administratif de 10 € sera retenu s'il survient avant la clôture des engagements (15 jours avant la manifestation)
- 2) **Sur tout forfait un droit administratif de 70 € sera retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 15^{ème} jour avant la manifestation)**
- 3) **A partir du lundi matin 8h précédent la manifestation, les droits d'engagement ne seront plus remboursés, ni reportés quel qu'en soit la raison.**

Une ristourne sera appliquée uniquement sur un 2^{ème} engagement VMA Vintage et Classic, VMA Evolution, Supersport, VMA Superbike, ou Endurance lors d'un même week-end, soit le deuxième engagement à 170 € (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 et par pilote, uniquement effectuée sur l'engagement le moins élevé.

Seront prioritaires :

- 1) Les pilotes inscrits sur la totalité du championnat s'ils maintiennent leur engagement sur toutes les épreuves.
- 2) Par ordre des dates d'engagements pour chaque épreuve.
- 3) Ensuite dans le cas où il y aurait une liste d'attente, les 15 premiers du championnat en cours seront prioritaires à la date de la clôture des engagements.

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

ATTENTION : Toutes les motos devront **obligatoirement** être homologuées ou homologuées de nouveau tous les ans (y compris les photos)

ARTICLE 5 - COURSES

Les courses se courent sur des distances de 25 Km minimum.

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

Il y aura dans tous les cas au minimum 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 la voie des stands et aura 5 tours pour effectuer ce passage. Passé ce délai, il sera mis hors course par un drapeau noir.

Un départ anticipé se verra sanctionné de 10 secondes.

Une 3^{ème} course peut-être ajoutée aux 2 courses prévues à l'origine, si l'organisation le demande.

Dans ce cas-là, les 3 courses compteront pour **l'attribution** des points au championnat.

Entre les courses du championnat VMA, devrait être insérée obligatoirement une autre organisation extérieure entre les courses « Vintage », « Classic », Evolution, SuperSport ou SuperBike » et "VMA Endurance CLASSIC" du Championnat afin d'avoir un temps de repos, pouvoir changer de moto et ainsi arriver à l'heure en pré grille.

Dans le cas d'un week-end mélangé VMA avec des courses de ligue ou démonstrations ceci devront obligatoirement clôturer la manifestation.

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

Le temps d'attente en pré grille pourra être ramené à 10 minutes minimum après accord de la direction de course (Seulement pour les VINTAGE et CLASSIC)

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 et 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 et du délégué du Championnat, faire rouler un pilote non qualifié après les essais chronos.

Dans tous les cas, le pilote devra être 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 courses.

Les engagements seront clos lorsque la capacité de la grille course sera atteinte.

Ensuite il y aura ouverture d'une liste d'attente (voir « seront prioritaires » composée par ordre des dates des engagements).

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.

Les 20 premiers classés marquent des points dans les 2(3) courses 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

Une attribution de un (1) point sera donnée à tout pilote engagé et présent à la manifestation en cours et ceci pour chaque course.

IMPORTANT :

- Le classement final se fera sur la totalité des manches moins une (le moins bon résultat présent ou pas) disputées durant la saison.
- La meilleure manche de la dernière épreuve sera multipliée par 2.

A la fin de la course, toutes les motos pourront être mises en parc fermé (30 minutes au maximum) pour un contrôle de conformité et ne pourront pas être retirées sans l'autorisation de l'organisation sous peine de disqualification. Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le directeur de course qui autorise ou non la libération des machines, au cas où il y aurait une réclamation ou un constat de fait par les commissaires techniques. Passé ce délai, plus aucune réclamation ne sera admise.

ARTICLE 7 – VERIFICATIONS

Vérifications Administratives et Techniques :

Les horaires des contrôles le vendredi de 9h à 12h et 14h à 18h30.

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

Chaque concurrent devra également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques.

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

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

Le « mulot » 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 « mulot » devra avoir la lettre T en majuscule sur la plaque avant.

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) ainsi que l'équipement vestimentaire complet.

L'équipement vestimentaire à **présenter obligatoirement à tous les contrôles** et à chaque manifestation :

- Combinaison cuir d'une seule pièce avec doublure coton, nomex ou en soie (doublure synthétique déconseillé sauf port d'un sous vêtement en coton, à manches longues et jambes longues)
- Casque intégral obligatoire, Normes FIM ECE 22/05,
- Plaque dorsale de protection homologuée EN 1621-2
- 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 750cc.
- Plaques couleurs libres, numéros couleurs libres uniquement pour la catégorie « VMA Evolution, VMA Supersport et VMA Superbike »
- 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 FFM (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. En l'absence de ces informations, une machine pourra être contrôlée selon la méthode « 2 m Max »

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, selle, carénage, ...

ARTICLE 8 – DEFINITION DES MACHINES « VINTAGE »

1/ Classe BIG MONO : (maxi 31/12/1979)

- Monocylindre seulement,
- de 200 à 600 cc ➔ 2 temps et 4 temps **le monde**,
- **Tambours seulement**, réplique complète et compétition client acceptés.

2/ Classe 350 GR1 :

- de 200 à 350 cc ➔ 2 temps et 4 temps **le monde** (maxi 31/12/1972)
 - Tambour seulement, réplique complète non acceptée.

3/ Classe 350 GR2 :

- de 200 à 350 cc ➔ 2 temps et 4 temps **le monde** (maxi 31/12/1973)
 - Disques seulement à l'avant ou Tambour avant et arrière, réplique acceptée,
 - Compétition client accepté seulement à air (maxi 31/12/1970)

4/ Classe 650 :

Concerne les motos de 350 à 650 cc à moteur 4 temps avant le 31/12/1970 et avant le 31/12/1968 pour les 2 temps

Répliques acceptées.

- 350 ➔ 2 temps et 4 temps européens.
- 600 ➔ Mono européens (400 à 600)
- 650 ➔ Twin européens (2 ou 4 soupapes)
- Disques acceptés avant et arrière.
- Dérogation pour les monocylindres japonais type Suzuki DR 400, Yamaha XT/SR 500 à 2 soupapes et les Honda XLS 500 à 4 soupapes, bi amortisseurs et disque(s) ou tambours, 600 cc maxi et configuration piste,

NOTA : les pilotes classés dans la classe BIG MONO, seront aussi classés dans les autres classes respectives (BIG mono est considéré comme un scratch)

Dans le cas ou un pilote serait classé d'une façon identique dans la classe BIG MONO et dans sa classe propre, il ne recevra qu'une coupe.

ARTICLE 9 – DEFINITION DES MACHINES « CLASSIC »

1/ Classe 350 :

Concerne les motos de 250 à 400 cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1983.

Les Yamaha RDLC sont acceptées jusqu'au modèle 1WT.

2/ Classe 500 :

Concerne les motos de 401 à 650 cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1983.

Concerne les motos de 351 à 600 cc à moteur 2 ou 4 temps monocylindre, commercialisées avant le 31/12/1983.

Mono amortisseurs seulement.

3/ Classe 750 :

Concerne les motos de 651 à 750 cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1983.

4/ Classe OPEN :

Concerne les motos de 250 à Unlimited :

- cylindrée unlimited pour les motos commercialisées avant le 31/12/1983,
- Les Ducati 750 Paso, Sport et 900 SS sont acceptées jusqu'au modèle 1989 en roues de 18 pouces. Carter moteur de type Pantah uniquement (Carter de type Monster interdit)

ARTICLE 10 – DEFINITION DES MACHINES

1/ EVOLUTION

➤ Classe PROTOTYPE :

- Moto de 250 cc à moteur 2 temps et 2 cylindres,
- Moto de 400 cc à moteur 4 temps de 2 à 4 cylindres,
- Moto de 400 cc à moteur 2 temps de 3 cylindres,
- Les compétition-clients sont interdits.

➤ Classe STOCK :

- Dans l'esprit des Coupes Promosport des années de référence. Motos conformes à la fiche descriptive des Mines. Est autorisé changement des échappements, amortisseur arrière (sans modification des fixations), carénage (de forme identique). Est interdit modification du système d'admission, enlèvement ou apport de matière dans le moteur, changement système d'allumage, de freinage, changement des roues.
- (identiques à la classe PROTOTYPE mais dans cette classe, elles doivent rester d'origine (style Promosport de l'époque) seul le montage de pots de détente munis de silencieux est accepté.)

2/ VMA SUPERSPORT

Classe 600 :

- Moto 2 et 4 temps >400 cc à 600 cc de 2 à 4 cylindres
- Moto 4 temps de 600 cc à 750 cc, 3 cylindres maxi, 2 ou 4 soupapes,
- Motos 4 temps maxi 900 cc bicylindre à 2 soupapes

3/ VMA SUPERBIKE

Classe 750 :

- Moto 4 temps >600 cc à 750 cc pour les 4 cylindres
- Moto 4 temps > à 750 et 900 cc maxi 2 ou 3 cylindres 2 ou 4 soupapes

Classe 1100 :

- Moto 4 temps >750 cc à Unlimited pour les 2 à 4 cylindres.

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.

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

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) si c'est au-dessus, la moto passera dans la catégorie supérieure.

Dans le cas de nouvelles fabrications de pistons, ils doivent être dans les mêmes côtes que celles prévues par le constructeur (cylindrée d'origine ou côtes réparations)

Seuls les accessoires d'époque ou répliques sont acceptés.

Est interdit

1) Pour toutes les catégories :

- ✓ Pièce en kevlar (VMA Evolution, SuperSport et SuperBike)
- ✓ Le titane pour la fabrication des broches de roue et du bras oscillant,
- ✓ Cadre Delta Box (uniquement catégorie CLASSIC)
- ✓ Fourches inversées, (Sauf VMA Evolution, SuperSport et SuperBike) sauf si d'origine pour les autres catégories et de l'époque de la moto.
- ✓ Les motos de style Trail, Enduro, Cross ou Monobike sont interdites,
- ✓ Les roues en magnésium sont complètement interdites en VINTAGE
- ✓ Les roues en magnésium ou en carbone sont sous la responsabilité du pilote en VMA Evolution, VMA SuperSport et SuperBike.
- ✓ Les roues en carbone sont complètement interdites en CLASSIC)
- ✓ Boîte de vitesses à tiroirs, (sauf si d'origine)
- ✓ Shifter apparent ou non,
- ✓ Frein avant avec étriers radiaux,
- ✓ Disques type "pétales"

2) Catégorie « VINTAGE »

- ✓ Les roues à branches sont interdites
- ✓ Les freins à disques sont interdits dans la classe 350 GR1 et Big Mono
- ✓ Les mono amortisseurs (sauf si monte d'origine)
- ✓ Les clapets à l'admission (sauf si monte d'origine)

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 (sauf si monte d'origine)
- ✓ Les mono amortisseurs (sauf si monte d'origine)
- ✓ Maître-cylindre radial.

Est autorisé

1) Catégorie « VINTAGE »

- ✓ Les cadres Seeley, Petty, Rickman, TAB, (autres sur dossier)
- ✓ Seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées.
- ✓ Seuls les monocylindres équipés en freins à tambour, 2 tps ou 4 tps, sont autorisés en classe « BIG MONO »

2) Catégorie « CLASSIC »

- ✓ Les cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corcki, 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,
- ✓ Seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées (17 à l'arrière si d'origine)
- ✓ Frein avant et arrière avec 1 ou 2 étriers à 2 pistons au maximum pour toutes les classes.
- ✓ 1 seul étrier par disque est autorisé.

3) Catégorie « VMA EVOLUTION, VMA SUPERSPORT et SUPERBIKE »

- ✓ Les roues de 16 17 et 18 pouces sont autorisées,

- ✓ les couvertures chauffantes (paddock et pré grille)
- ✓ Maître-cylindre radial.
- ✓ Pneus pluie,

ARTICLE 11 – PREPARATION DES MACHINES

1 – Moteur (Vintage, Classic) :

- ✓ Pas de moteur suralimenté (Turbo)
- ✓ Injection autorisé si d'origine
- ✓ Pièces externes respectant l'aspect d'origine et d'époque de la moto considérée,
- ✓ Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre)
- ✓ 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 (surtout au niveau des poulies) les courroies de distribution (ex : Ducati Pantah). Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement,
- ✓ **Dans tous les cas, tous les carters moteurs principaux et latéraux 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} épreuve et ensuite régulièrement à toutes les épreuves (le contrôle est fait en général 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.
- ✓ Carburateurs libres

2 – Moteur (VMA EVOLUTION et VMA SUPERSPORT et SUPERBIKE) :

- ✓ Pas de moteur suralimenté (Turbo)
- ✓ 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,
- ✓ Pièces externes respectant l'aspect d'origine,
- ✓ Le démarreur peut être supprimé,
- ✓ Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre)
- ✓ Dans tous les cas, les carters moteurs principaux doivent être de la période de la catégorie considérée (d'origine)

3 – Partie cycle (Vintage – Classic) :

- ✓ Cadre : les renforts de cadre sont autorisés ainsi que des modifications par rapport à l'origine au niveau de la suspension arrière.
- ✓ 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,
- ✓ 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 : allure d'époque et ne doit pas dépasser de plus de 30 mm du té supérieur
- ✓ Amortisseurs : d'époque ou d'aspect d'époque.
- ✓ **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 autorisé pour toutes les catégories si un système d'attache supplémentaire et efficace est prévu (voir l'efficacité lors du contrôle technique)
- ✓ 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**)
- ✓ La largeur des pneus : Allure d'époque
- ✓ Garde-boue : avant et arrière obligatoire. Il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral,
- ✓ La largeur des jantes maxi : Libre,
- ✓ **Freins :**
 - **BIG MONO** : *seulement à tambours avant et arrière,*
 - **Vintage 350 GR1** : à tambours avant et arrière (une moto historique d'époque peut avoir **des** disques 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 350 GR2 /650 et Classic** : à tambours ou à disque(s) et étrier(s) 2 pistons au maximum,
 - Ex : BREMBO P08/P09. LOCKHEED, AP Racing, origine,

Pour la catégorie « 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 (même interdit si pas prévu dans la vis d'origine) 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 et Classic : maximum 320 mm,
 - ✓ 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,
 - ✓ Guidons : Guidons bracelets obligatoires ou plats au maximum,
 - ✓ 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, métallique, *épaisseur 5mm* mini. Les attaches en rilsan ne sont pas acceptées. Il doit empêcher d'engager n'importe quelle partie du corps que ce soit.
- 4 – Partie cycle spécifique** à la catégorie VMA Evolution, VMA SuperSport et SuperBike :
- ✓ Le lien amortisseur arrière peut être substitué. L'amortisseur arrière peut être modifié ou remplacé.
 - ✓ *Les carénages et les selles doivent être de la forme du style de la moto de l'époque (Il sera indiqué au pilote qu'il n'est pas conforme à l'homologation. Il sera refusé au contrôle technique dès la première course)*
 - ✓ Fourches libres et les cartouches internes de la fourche peuvent être modifiées ou changées,

- ✓ **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**)
- ✓ **Obligatoire** : *Utilisation, au maximum, d'un train de pneus neufs par manifestation pour les deux courses sur le sec. Des stickers seront remis aux pilotes lors du contrôle technique et vérifiés lors du passage en pré-grille (à mettre du côté droit du pneu)*
- ✓ *Les essais chronométrés peuvent être réalisés avec des pneus non stickés mais ayant déjà roulé. Si utilisation de pneus neufs aux essais, ils devront être stickés. La ou les courses peuvent être réalisées avec des pneus stickés sur les courses précédentes.*
- ✓ *Le changement de pneu en raison d'une crevaison ou autre anomalie ne pourra être autorisé qu'avec l'accord du délégué.*
- ✓ *Tout pilote n'ayant pas posé de stickers sur ses pneus avant et arrière en pré-grille des courses déclarées « dry » se verra refuser l'accès à la grille de départ.*
- ✓ *Les stickers non utilisés devront être remis au délégué en fin de manifestation.*
- ✓ A noter que les pneus sont libres lors des roulages libres.
- ✓ 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 nombre de pneu pluie est libre et ne fait l'objet d'aucun marquage.
- ✓ 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 : Libre.
- ✓ La largeur des jantes maxi : Libre,
- ✓ Etriers de frein : allure d'époque (4 pistons maxi, 6 pistons si d'origine)
- ✓ Carénage : obligatoire dans tous les cas (tête de fourche autorisé)
- ✓ Réservoir de carburant : Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement)

Catégories, VMA EVOLUTION, VMA SUPERSPORT et SUPERBIKE :

- ✓ **Tous** les carters moteurs contenant une grande quantité d'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute, devront être protégés par un second carter en matériau métallique, acier inoxydable, acier ou titane, carbone, polyester. Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en acier ou aluminium sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.
- ✓ Des couvercles approuvés par la FFM sont autorisés sans restriction pour le matériau.
- ✓ Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur et sur les carters.
- ✓ Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.
- ✓ Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles (en particulier la mesure de l'alésage et de la course du piston)
- ✓ Protection des leviers, toutes les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

- ✓ FEU_arrière obligatoire en temps de pluie (course déclarée WET) : non clignotant de couleur rouge. 6 leds (ou équivalent) minimum obligatoires d'une puissance individuelle de 0.8 à 1.8 w.

ARTICLE 12 – 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 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. Lorsqu'une machine est munie de reniflards d'huile, la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur qui doit être facilement accessible et qui doit être vide avant tous départs.

La capacité d'un récupérateur devra être :

- de 250 cc pour les reniflards de la boîte de vitesse,
- de 250 cc pour les moteurs 4 tps démunis d'un système de recyclage permanent,
- les mises à l'air des radiateurs et des carburateurs doivent aboutir dans des flacons (250 cc) en matériau approprié,
- Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc.
- Les bouchons de niveau et de remplissage doivent être étanches, bien vissés et freinés par un fil de fer.

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** (\varnothing 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.

Dérogation dans le cas d'une moto possédant un démarrage par KICK et dont le fonctionnement est incompatible avec un repose-pied rabattable automatiquement.

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)

Le Kick devra avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache genre grosse élastique)

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.

Les diabolos servant au levage de la moto à l'aide d'une béquille de stand peuvent 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.

L'utilisation d'un tapis environnemental pour chaque moto est obligatoire dans tous les cas d'utilisation. Une sanction pourra être donnée par le jury de l'épreuve en cours.

- INTERDICTION ABSOLUE (voir Règlement-Règles Générales CNV article 29) :

- De fumer dans, derrière et devant les stands et à proximité,
- d'utiliser des barbecues,
- d'amener un animal même attaché dans les stands,
- interdiction de remonter la voie des stands sur la moto avec le moteur en marche,
- interdiction de s'asseoir sur le mur de chronométrage.

ARTICLE 13 – 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 complet doit être représenté après une chute pour un contrôle général de celui-ci.

ARTICLE 14 – 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 15 – 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 16 – 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 et RTS, du règlement particulier, du Code Sportif National de la F.F.M. et de ses annexes, pouvant aller jusqu'à la disqualification.

ARTICLE 17 – VERIFICATIONS TECHNIQUES – DEMONTAGE

Toute machine sur demande du jury de l'épreuve à l'arrivée de la dernière course du week-end en cours, pourra être contrôlée notamment au niveau cylindrée moteur pour en vérifier la conformité au règlement dans la catégorie où elle roule.

Tout pilote ayant refusé le démontage du moteur se verra déclassé de l'épreuve.

Tout pilote dont la machine se sera révélée en infraction avec le règlement technique du VMA se verra sanctionné pour la course de référence. Il pourra également faire l'objet d'une comparution devant le tribunal national de discipline et d'arbitrage qui pourra entraîner une sanction.

Dans le cas d'une machine déclarée conforme après démontage, le comité participera aux frais de remontage. Coût maxi de 100 € pour un haut moteur et 200 € pour un haut et bas moteur (sur présentation de facture).

ARTICLE 18 – 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 19 – OFFICIELS


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

ARTICLE 20 – 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**

 pilote-vma@orange.fr


 <https://www.pilotes-vma.com>

Belinda Teixeira

 **01.49.23.77.55**

 bteixeira@ffmoto.com

Patrick Thollas :

 **06.26.92.20.26**

 patrickthollas@gmail.com