



Règlement
CHAMPIONNAT DE FRANCE
VITESSE MOTOS ANCIENNES

Motos Anciennes 2021

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Comité des Motos Classiques & Historiques sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour la saison 2021 :

Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes

A chaque course, un podium scratch sera désigné dans chacune des catégories des différents Championnats.

CHAMPIONNAT SOLO

Catégorie VMA VINTAGE :

- Classe « 350 GR1 » de 200 à 350cc (maxi 31/12/1972) motos le Monde
 - **Tambours seulement.**
- Classe « 350 GR2 » de 200 à 350cc (maxi 31/12/1973) motos le Monde
- Classe « 650 » de 350 à 650cc (maxi 31/12/1970 pour les 4 temps et 31/12/1968 pour les 2 temps jusqu'à 350cc)

Catégorie VMA CLASSIC :

- Classe « 500 » de 250 à 500cc (maxi 31/12/1979)
- Classe « 900 » de 501 à 900cc (maxi 31/12/1979)

Catégorie VMA POST-CLASSIC :

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

CHAMPIONNAT VMA 2 TEMPS HISTORIQUE (du 01/01/1980 au 31/12/2001)

- Classe 250 SPORT :
 - Moto de 250cc à moteur 2 temps de 2 à 3 cylindres,
 - Compétition-client interdit.
- Classe 125 HISTORIQUE :
 - Moto de 125cc à moteur 2 temps,
 - Compétition-client et assimilé, usine ou sport,
 - Kit jusqu'à 140cc autorisé pour les 125 « sport »
- Classe 250 HISTORIQUE :
 - Moto de 250cc à moteur 2 temps et 2 cylindres,
 - Compétition-client ou usine.

Ce nouveau championnat VMA sera à l'essai pour 2021.

Un minimum de **15 pilotes** sera nécessaire pour que les courses puissent avoir lieu.

Les engagements devront être confirmés par les concurrents pour le **15 février 2021**, faute de quoi la catégorie « VMA 2 temps historiques » ne sera pas disputée.

Voir plus bas les regroupements possibles.

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

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

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

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

- Moto 4 temps >750cc 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)

- VINTAGE et CLASSIC
- CLASSIC et POST-CLASSIC (réunis la plupart du temps sauf si suffisamment de pilotes dans chaque catégorie)
- VINTAGE, CLASSIC et POST-CLASSIC
- 2 temps HISTORIQUE (seulement les 250) et SUPERSPORT
- VMA SUPERSPORT et SUPERBIKE

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera fait lors de la première épreuve. Pour les épreuves suivantes, seuls les pilotes participant pour la première fois de l'année au championnat devront y participer. L'absence est passible d'une amende de 75 €.

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 obligatoirement 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 avec le transpondeur inclus pour chaque épreuve.

Les pilotes pourront adresser leurs demandes de renseignements et d'homologations à l'adresse mail du délégué, voir en bas de la dernière page de ce règlement.

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.

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.

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 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 14^{ème} jour avant la manifestation*) et jusqu'au lundi précédent 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, Supersport, Superbike, 2 Temps Historique 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 jusqu'à la clôture des engagements (15 jours avant la course) :

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

Une carte grise ou un certificat montrant le type exact de la moto concernée doit accompagner l'homologation. (Seulement catégories 2 Temps Historique, SuperSport et SuperBike)

A joindre au dossier au moment de l'homologation.

Toutes les homologations et demandes de renseignements doivent être envoyées par mail (Voir l'adresse de la déléguée du championnat VMA en fin de règlement)

ARTICLE 5 - COURSES

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

Il y aura dans tous les cas au minimum, une ou deux séances d'essais chronos et deux ou trois courses par épreuve. Les 3 courses compteront pour l'attribution des points au championnat.

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 ordonné par la direction de course.

Un départ anticipé se verra sanctionné de 10 secondes.

Entre les courses du championnat VMA, devrait être insérée obligatoirement une autre organisation extérieure : Vintage, Classic, Post-Classic, 2 Temps Historique, 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 est ramené à 10 minutes minimum après accord de la direction de course (Seulement pour les Vintage, Classic, Post-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. Ce pilote doit avoir fait au moins une séance d'essais libres.

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, sauf si il y a beaucoup d'absents sur la nouvelle grille, ce qui oblige un nouveau regroupement.

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 (Sauf problème de classement)

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 5 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 est donnée à tout pilote engagé et présent à la manifestation en cours et ceci pour chaque course (Les licences LJA2 n'ont pas ce point car non classées au cumul des points pour le championnat)

IMPORTANT :

- Le résultat de la meilleure manche de la dernière épreuve est multiplié par 2.

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 « 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} course dans le cas d'une casse de la machine principale dans les essais chronos, la 1^{ère} course, la 2^{ème} course.

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 « mulet » 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 125 / 250cc.
- Plaques bleues, numéros blancs : Motos 350cc.
- Plaques jaunes, numéros noirs : Motos de plus de 350cc à 600cc.
- Plaques blanches, numéros noirs : Motos de plus de 500cc à unlimited.
- Plaques couleurs libres, numéros couleurs libres uniquement pour la catégorie « Supersport et Superbike »
- 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 CHAMPIONNAT SOLO CLASSIC

Catégorie « VINTAGE »

1/ 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.

2/ Classe 350 GR2 :

- de 200 à 350cc ➔ 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)

3/ Classe 650 :

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

Réplique acceptée.

- 350 ➔ 2 temps ou 4 temps européens.
- 600 ➔ Mono (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, 600cc maxi et configuration piste,

Catégorie « CLASSIC »

1/ Classe 500 :

- Concerne les motos de 250 à 500cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1979.
- Concerne les motos de 351 à 600cc à moteur 2 ou 4 temps monocylindre, commercialisées avant le 31/12/1983. Mono amortisseur accepté.

2/ Classe 900 :

Concerne les motos de 501 à 900cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1977. Compétition client non acceptée.

Catégorie « POST-CLASSIC »

1/ Classe 350 :

« 350 » de 250 à 400cc (maxi 31/12/1983)

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

2/ Classe OPEN :

« OPEN » de 401 à Unlimited (maxi 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 accepté) ils pourront garder leurs cadres d'origine et leurs culasses inversées.

ARTICLE 9 – DEFINITION CHAMPIONNAT VMA 2 Temps Historique (du 01/01/1980 au 31/12/2001) catégorie à l'essai

1/ Classe 250 SPORT :

Moto de 250 cc à moteur 2 temps et 2 à 3 cylindres, compétition-client interdit

2/ Classe 125 HISTORIQUE :

Moto de 125 cc à moteur 2 temps, Compétition-client et assimilé, usine ou Sport.

Cylindrée maxi 125 cc pour les Compétition-clients

Cylindrée maxi avec kit 140 cc pour les Motos dites « Sport »

3/ Classe 250 HISTORIQUE :

Moto de 250 cc à moteur 2 temps et 2 cylindres, Compétition-client ou usine seulement.

Yamaha TZ (Maxi 5KE2), Honda 250 RS/NSR, Aprilia 250 RSW, Kawasaki, etc...

ARTICLE 10 – DEFINITION CHAMPIONNAT VMA SUPERSPORT

1/ Classe 500 :

Moto 2 et 4 temps <=500cc de 2 à 4 cylindres.

2/ Classe 600 :

Moto 2 et 4 temps >500cc à 600cc de 2 à 4 cylindres,

Moto 4 temps de 600cc à 750cc, 3 cylindres maxi, 2 ou 4 soupapes,

Motos 4 temps maxi 900cc bicylindre à 2 soupapes.

ARTICLE 11 CHAMPIONNAT VMA SUPERBIKE

1/ Classe 750 :

Moto 4 temps >600cc à 750cc pour les 4 cylindres

Moto 4 temps > à 750 et 900cc maxi 2 ou 3 cylindres 2 ou 4 soupapes

2/ Classe 1100 :

Moto 4 temps >750cc 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 continuée 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 (Sauf VMA 2 Temps Historique, SuperSport et SuperBike,)
- ✓ Le titane pour la fabrication des broches de roue et du bras oscillant,
- ✓ Cadre Delta Box (uniquement catégorie CLASSIC et POST CLASSIC)
- ✓ Fourches inversées, (Sauf VMA 2 Temps Historique, SuperSport, 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 2 Temps Historique, SuperSport, SuperBike.
- ✓ Les roues en carbone sont complètement interdites en VINTAGE, CLASSIC et POST-CLASSIC)
- ✓ Boîte de vitesses à tiroirs, (sauf si d'origine)
- ✓ Shifter apparent ou non (Sauf 2 Temps Historique),
- ✓ 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
- ✓ 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.

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,
- ✓ 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 « POST-CLASSIC »

- ✓ Disques flottants autorisés ;
- ✓ Seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées,
- ✓ Frein avant avec 1 ou 2 étriers à 4 pistons au maximum,
- ✓ Mono-amortisseur à bonbonne séparée.

4) Catégorie « VMA 2 Temps Historique, SUPERSPORT et SUPERBIKE »

- ✓ les couvertures chauffantes (Paddock et pré grille)
- ✓ Maître-cylindre radial,
- ✓ Pneu pluie,
- ✓ Pneu slick.

ARTICLE 12 – PREPARATION DES MACHINES

1 – Moteur (Vintage, Classic, Post-Classic) :

- ✓ Pas de moteur suralimenté (Turbo)

- ✓ Injection autorisé si d'origine (Modèle avant fin 1995 seulement)
- ✓ 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.
- ✓ 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 2 Temps Historique, SUPERSPORT, 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 – Post-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,
- ✓ 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)
- ✓ 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 maxi** :
 - **Vintage** : 110 mm maxi,
 - **Classic et Post-Classic 350** : 135 mm maxi,
 - **Post-Classic Open** : 150 mm maxi,
- ✓ 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 : dimensions d'époque,
- ✓ **Freins** :

- **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,
- **Post-Classic** : Etriers 4 pistons autorisés,
- 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, CLASSIC et POST-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,
- ✓ Il doit y avoir une plaque à numéros de chaque côté de la machine.

4 – **Partie cycle spécifique à la catégorie VMA 2 Temps Historique, SuperSport, 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.
- ✓ Pneus pluie ou Slicks : 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 : Libre.
- ✓ La largeur des jantes maxi : Libre,
- ✓ Etrier de frein : allure d'époque (4 pistons maxi, 6 pistons si d'origine)
- ✓ Carénage : obligatoire dans tous les cas (Tête de fourche autorisée)
- ✓ Réservoir de carburant : Conseillé, le bouchon de remplissage ne devrait pas dépasser du bord supérieur du réservoir (Risque d'arrachement)
- ✓ Les réservoirs de carburant peuvent être complètement remplis (Seulement conseillé) de mousse ignifugée (Structure à cellules ouvertes, exemple Explosafe)
- ✓ Plaques ou indications des numéros de chaque côté de la moto.

Catégories VMA 2 Temps Historique, 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. 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.
- ✓ Dans le cas d'un montage d'un frein arrière actionné au guidon, le levier de ce frein arrière devra avoir la même protection que le frein avant.
- ✓ 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 13 – 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 250cc pour les reniflards de la boîte de vitesse,
- de 250cc 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 250cc.
- 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 durites 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 serre-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 de un trou minimum à deux trous maximum 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 14 – 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 15 – TRANSPONDEUR

Le chronométrage se fait par transpondeur.

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

ARTICLE 16 – 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 €, plus 150 € si cela entraîne un démontage moteur deux temps et 300 € 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 17 – 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 18 – 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, révélé 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 19 – 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 20 – OFFICIELS

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

ARTICLE 21 – 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

Déléguée Championnats

Evelyne Desbordes

☎ **06.72.86.28.58**

✉ pilote-vma@orange.fr

🌐 <https://www.pilotes-vma.com>

Secrétaire du comité

Belinda Teixeira

☎ **01.49.23.77.55**

✉ btexeira@ffmoto.com

Président du comité

Gilles Planchon-Tourly

☎ **07.62.00.75.67**

✉ gptourly@wanadoo.fr