



Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes



Règlement VMA 2009.

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Comité des Motos Classiques et Historiques sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2009 :

Le Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes

Un vainqueur sera désigné dans chacune des 6 classes suivantes :

Catégorie CLASSIC :

- Classe « 250 » (maxi 31/12/1972)
- Classe « 350 » (maxi 31/12/1975)
- Classe « 500 » (maxi 31/12/1980)

Catégorie POST-CLASSIC :

- Classe « 350 » (maxi 31/12/1983)
- Classe « 750 » (maxi 31/12/1980)
- Classe « Open » (maxi 31/12/1983)

ARTICLE 2 - EPREUVES

X épreuves se dérouleront en 2009.

ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence française NCA – NCB - LUE - délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

N.B Les pilotes désirant rouler avec une licence NCB seront classés dans la course où ils rouleront mais ne marqueront pas de points au Championnat. De plus la Licence NCA ou LUE est prioritaire sur la licence NCB en ce qui concerne l'engagement.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

Le montant des engagements pour 2009 se situe à 170 euros pour toutes les courses.

Les coureurs devront adresser leur demande d'engagement à l'adresse suivante :

**CHAMPIONNAT DE FRANCE VITESSE
EN MOTOS ANCIENNES
FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74, avenue Parmentier – 75011 Paris**

Ou

**Evelyne Desbordes
Déléguée auprès du Comité Motos Classiques et Historiques de la FFM
Responsable du Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes**

**Cidex 41 Ter, 6 Rue Rollon
27670 St Ouen du Tilleul
Tél port : 06-72-86-28-58**

Chaque demande devra être accompagnée du montant des droits fixés pour 2009.

La demande d'engagement devra être formulée sur l'imprimé délivré par les services de la F.F.M. sur simple demande.

Les engagements seront clos dans la limite de la capacité des circuits aux essais et dans tous les cas 21 JOURS avant la date de chaque manifestation.

Après cette date, une pénalité pourra être demandée. L'engagement pourra même être refusé si les limites de capacité étaient atteintes.

Les droits d'engagement seront remboursés dans la mesure où le concurrent prévient la F.F.M. ou la déléguée du championnat de son forfait au plus tard à la date de clôture des engagements de l'épreuve en cours soit 21 jours.

Seront prioritaires, les pilotes qui font d'abord tout le championnat, puis par ordre du nombre d'engagements souscrits. Le tout par ordre des dates d'engagements pour chaque épreuve.

Les licences NCA et LUE sont aussi prioritaires sur la licence NCB.

Un bulletin non accompagné des droits d'engagement ne sera pas pris en compte.

Un chèque de caution de 200 € pour l'utilisation du transpondeur devra accompagner votre engagement.

ATTENTION : Les droits d'engagement seront majorés de 60 € pour les demandes retournées après la date de clôture des engagements.

EN CAS DE FORFAIT : Les droits d'engagement seront remboursés dans la mesure où le concurrent prévient la F.F.M. ou la déléguée de son forfait au plus tard à la date de clôture des engagements de l'épreuve en question.

Passé ce délai et au plus tard avant l'ouverture des vérifications administratives, une pénalité de 45 € sera retenue. Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne seront pas remboursés, ni reportés.

Cette déclaration devra obligatoirement être faite par écrit ou par mail.

Tout chèque non utilisé sera restitué seulement à la fin de la saison après la dernière course.

ARTICLE 5 – COURSES

Les épreuves, disputées sur circuits homologués par la F.F.M., se courent sur des distances de 20 à 50 km.

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

Les départs se font en fonction des catégories, la catégorie Post-Classic commencera toujours en premier.

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)

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 les grilles des 2 manches.

Le classement final se fera sur la totalité des courses (manches) disputées durant la saison moins une (joker).

ARTICLE 6 – VERIFICATIONS

Vérifications Administratives et Techniques :

Chaque pilote devra obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence, son permis de conduire en cours de validité ou un C.A.S.M et sa confirmation d'engagement.

Chaque concurrent devra également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques ainsi que son équipement complet.

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

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 grosse casse moteur (essais libres, essais chronométrés ou course).

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
- Plaque rouge et numéro or : Détenteur de la plaque du « Numéro 1 » du Championnat

CLASSEMENTS : Pour être classé, il est obligatoire d'avoir effectué 75% de la course et d'avoir passé la ligne d'arrivée dans le même tour que le vainqueur.

Voir règlement général à ce niveau.

Les quinze premiers classés marquent des points selon le barème Championnat de France Super Bike.

Lors du premier contrôle technique, le concurrent (ou le propriétaire de la moto) marquera l'alésage et la course sur le carter moteur, au crayon feutre indélébile.

Il est rappelé que toutes les motos doivent être configurées avec des accessoires allures « d'époque » ayant été monté sur la moto durant cette période. Ex : carburateur, kits moteurs, amortisseurs, échappement ...

ARTICLE 7 – DEFINITION DES MACHINES « CLASSIC »

1/ Classe 250 :

Concerne les motos de 250cc seulement à moteur 2 et 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1972.

Exemples : Honda 250, Kawasaki 250, Ducati 250, Suzuki T20/T250, Ossa SPQ, Aermacchi 250, etc...

2/ Classe 350 :

Concerne les motos de 251 à 350cc à moteur 2 et 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1975.

Exemples : Honda 300/350, Kawasaki 350, Ducati 350, Suzuki T350, Norton Manx 350, BSA GS 350, Aermacchi 350, AJR Bultaco 350, Yamaha 350 YR5, etc...

Les 125 sont acceptées dans cette classe, uniquement les modèles courses ou compétition-clients pour des raisons de performance.

3/ Classe 500 :

Concerne les motos de 351 à 500cc à moteur 2 et 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1980.

Exemples : Suzuki T/TR500, Honda Drixton 450, Honda 360/400 et 500 Four, Kawasaki 500, Ducati 450, Seeley G50, Velocette 500, Norton Manx 500, Ducati Pantah 500, BSA GS 500, Yamaha RD 400, etc...

ARTICLE 8 – DEFINITION DES MACHINES « POST-CLASSIC »

1/ Classe 350 :

Concerne les motos de course, compétition client de 250 à 350cc, à moteur 2 temps, commercialisées avant le 31/12/1983.

Seules les Yamaha RDLC sont acceptées dans cette catégorie

Exemples : Les Yamaha TD2/TR2/TD3/TR3/TZ A et B et TZ 250/350 jusqu'au modèle J. Harley Davidson 250/350 et Rotax 250, Yamaha RDLC (4LO, 31K, 1WT)

2/ Classe 750 :

Concerne les motos de compétition ou sport de 500 à 750cc à moteur 2 et 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1980.

Exemples : Suzuki GT750/TR750, Honda CB 750, Kawasaki 650/750 H2, Honda 650/750, Laverda 650/750, BMW 600/650/750, Ducati 750 SS, Yamaha TX/SX/XS, BSA 750, Triumph 750, Norton 750, Ducati Pantah ou TT2 (600 uniquement), Triumph 650, Norton 650, etc...

3/ Classe Open :

Concerne les motos de compétition ou sport de 351 à illimité, à moteur 2 et 4 temps commercialisées avant le 31/12/1983.

Exemples : Yamaha TZ 354, Ducati Pantah 650, Ducati TT1/F1, Laverda 1200, Suzuki GSX 1100, Kawasaki 1135, Yamaha OW31, Suzuki RG500 (modèle course), Moto-Guzzi 1000, Honda 1000 PEM RSC, Kawasaki GG Endurance, Honda 998 RCB, Suzuki GS1000, Honda 860/900, Kawasaki 900/1000, Laverda 1000, Ducati 860/900SS, Kawasaki 1000 Martin, BMW 1000, Vincent Egli 1000, etc...

Quand une moto est d'un modèle fabriqué pendant ces périodes et qu'elle a continué à être fabriquée sans modifications significatives, elle peut être admise (sur dossier).

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

A titre exceptionnel le bureau directeur 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.

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

Les machines admises doivent rester dans la limite de la cylindrée de leurs catégories respectives.

Seul les accessoires d'époque ou répliques sont acceptés :

Est interdit :

- ✓ Carburateurs à boisseaux plats (sauf Lectron d'époque).
- ✓ Boîte de vitesses à tiroir
- ✓ Cadre Delta Box
- ✓ Fourches inversées
- ✓ Maître cylindre radial (sauf d'époque)
- ✓ Maître cylindre avant avec le bocal séparé interdit pour la catégorie **CLASSIC et POST-CLASSIC 750**
- ✓ Pièce en kevlar ou en fibre de carbone (apparent).
- ✓ Le titane pour la fabrication des broches de roue et du bras oscillant.
- ✓ Les motos de style Trail, Enduro ou Cross sont interdites
- ✓ Les roues magnésium d'époque sont interdites (notamment les SMAC), sauf si un certificat de contrôle récent est montré.
- ✓ Mono ou bi-amortisseurs arrière à bonbonnes extérieures (exception monte ou modèle d'origine sur dossier)

Est autorisé :

- ✓ Les cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, (autres sur dossier)
- ✓ Les cadres en tube rond ou carré acier ou aluminium (titane interdit)
- ✓ Les moteurs Rotax
- ✓ Les clapets à l'admission, valves ou disques rotatifs uniquement si monté d'origine
- ✓ Disques flottants seulement pour la catégorie « Post-Classic » 350 et OPEN
- ✓ Seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées
- ✓ **Exception : roue de 16 pouces à l'avant admise uniquement pour les motos équipées d'origine dans cette dimension (sur dossier)**
- ✓ **Exception en catégorie Open : roue de 17 pouces à l'arrière admise uniquement pour les motos équipées d'origine (sur dossier)**
- ✓ Frein avant avec 1 ou 2 étriers à 2 pistons au maximum pour toutes les catégories
- ✓ Disques de frein :
 - Classic et Post-Classic : 300 mm maxi
- ✓ Fourches :
 - Classic et Post-Classic 750 : diamètre 38 mm maxi (plus sur dossier)
 - Post-Classic 350 et Open : diamètre 40 mm maxi (plus sur dossier)

ARTICLE 9 – PREPARATION DES MACHINES.

1 – Moteur :

- ✓ Pas de moteur suralimenté
- ✓ Pas de rajout de clapets à l'admission
- ✓ Pièces internes libres dans la limite de la cylindrée de la classe dans laquelle la machine roule
- ✓ Pièces externes respectant l'aspect d'origine et d'époque
- ✓ Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre)
- ✓ Carburateurs libres, mais aspect d'époque
- ✓ Carburant du commerce
- ✓ Carter chaîne primaire : sur les machines avec boîte de vitesses séparées, un carter devra recouvrir la chaîne primaire en totalité
- ✓ Carter distribution : un carter devra recouvrir au maximum les courroies de distribution (ex : Ducati Pantah). Ces carters peuvent être allégés pour le refroidissement
- ✓ Pas de boîte à air
- ✓ Un garde chaîne doit être installé sur le bras oscillant pour protéger l'entrée de chaîne. Cette protection devra être en matériau type téflon, nylon ou matériaux composites (épaisseur 5mm mini)
- ✓ **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 de bruit indiqué dans le règlement soit 102 dB maxi + 3 dB de tolérance à la fin de la course
- ✓ Dans le cas contraire, le départ pourra lui être refusé (pour la course en cours)
- ✓ Un contrôle sera fait dès la 1^{ère} course et ensuite régulièrement
- ✓ Le sonomètre pour la mesure doit être placé à 50 cm et 45° par rapport à l'axe du pot d'échappement
- ✓ Le régime moteur pour la prise de son correspond à une vitesse du piston de 11m/s pour un 4 temps et de 13 m/s pour un 2 temps.
- ✓ **Silencieux** : La sortie doit être protégée (bord arrondi)

2 – Partie cycle :

- ✓ Cadre : les renforts de cadre sont autorisés.
- ✓ Les cadres spéciaux de course correspondant à la définition de la catégorie sont autorisés.
- ✓ Exemple : Rickman, Seeley, etc...sous réserve d'homologation.
- ✓ Roues : à rayons, diamètre 18 pouces ou 19 pouces à l'avant autorisées. Montage de jantes aluminium type AKRONT autorisé dans les dimensions d'époque, largeur libre.
- ✓ Roues à bâtons si allure d'époque (à préciser lors de la demande d'homologation).
- ✓ Fourche : montage origine du constructeur ou allure d'époque.
- ✓ Amortisseurs : d'époque ou d'aspect d'époque. Pas d'amortisseur à réservoir séparé (du corps de l'amortisseur).
- ✓ **Important** : Sur toutes les machines, les accessoires suivants devront obligatoirement être démontés.
- ✓ Béquilles centrales et latérales. Phares et clignotants. Feux arrière et supports. Rétroviseurs. Kick.
- ✓ Pneus : Toutes marques et types actuels vendus dans le commerce dont les références correspondent à la vitesse maximale de la machine. (Les pneus pluie, slick ainsi que les slick retaillés sont **EXCLUS**)
- ✓ **La largeur des pneus maxi** :
 - Classic et Post-Classic 350 et 750 : 135 mm
 - Post-Classic Open : 150 mm
- ✓ Garde-boue : arrière obligatoire. A l'avant, il est obligatoire. Il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage **intégral**.
- ✓ **Freins** : **CLASSIC et POST-CLASSIC 750** à tambours ou à disque(s) fixe(s) et étrier(s) 2 pistons au maximum.
 - POST-CLASSIC 350 et OPEN** à tambours ou à disques (flottants autorisés) et étriers 2 pistons au maximum.
 - Ex : BREMBO P08/P09. LOCKHEED. AP Racing, origine.
- 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.
- ✓ Carénage **CLASSIC et POST-CLASSIC 750** : le carénage est obligatoire pour les machines de Course et facultatif pour les Sports. Les têtes de fourche sont autorisées.
- ✓ Carénage **POST-CLASSIC 350 et OPEN** : Obligatoire pour les machines de Course, modèle conforme à l'origine.
- ✓ Plaques à numéros : 285 mm x 235 mm. Inclinaison maxi 30°, de part et d'autre de la machine, ainsi que sur 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 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

ARTICLE 10 – SECURITE

Toute machine engagée, devra être conforme en tous points aux impératifs de sécurité décrits ci-dessous, à la réglementation générale pour courses de motos de vitesse anciennes et side-cars ainsi qu'aux règles générales pour les épreuves de vitesse.

Un contrôle technique sera pratiqué par un commissaire fédéral, à l'issue duquel, une touche de peinture ou une pastille autocollante sera apposée sur le côté droit de la colonne de direction. D'autres contrôles sont susceptibles d'être effectués à tous moments par le responsable Fédéral.

Tous les tuyaux de reniflards ou événements (huile moteur, boîte, carburateurs, réservoir d'essence, batterie, eau) devront aboutir dans **un ou plusieurs récupérateurs d'une capacité de 125cc minimum chacun** et d'une capacité totale de 0,5 litre minimum fixés correctement et verticalement. Exception faite pour les plus de 500cc ou la capacité totale du récupérateur devra être d'un litre.

Toutes modifications concernant le circuit de lubrification, exemple : montage d'un radiateur, seront soumises à l'approbation du comité Technique.

La durit transparente est interdite pour les circuits d'huile. Seules sont acceptées les durits qualité « Hydrocarbure » (reconnaissable à sa couleur noire)

Pédales de freins et sélecteurs de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives. Extrémités bouchées si tubulaires.

Repose-pieds : la longueur minimum des repose-pieds devra être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (Ø minimum 16 mm).

Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique. Ils seront munis d'une protection à leurs extrémités en une demi-sphère pleine d'un rayon de 8 mm au moins.

Les repose-pieds non repliables en acier ou alu devront comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que téflon, plastique dur ou équivalent (diamètre minimum de 16 mm).

Colonne de direction, bras oscillant, roulements de roues, ancrages de freins seront sans jeux anormaux.

Câbles de freins en parfait état, correctement dimensionnés. Si des serres câbles sont utilisés, ils doivent être doublés.

Les roues doivent être correctement rayonnées : pas de rayons manquants, cassés ou rouillés. Pas de jeu anormal.

L'extrémité de l'échappement doit comporter une lèvre, sa sortie doit être horizontale ou inclinée à 10° au maximum sur une longueur d'au moins 30 mm.

Un système d'arrêt immédiat du moteur est obligatoire. Un coupe-circuit ou bouton de masse de **couleur rouge** fixé au guidon doit être accessible sans lâcher celui-ci. Quel que soit le système adopté, son fonctionnement sera systématiquement vérifié lors du contrôle technique. **Un bordage** de la bulle de carénage est conseillé.

Une Protection d'entrée de chaîne est obligatoire. Elle doit être en Téflon ou équivalent (épaisseur minimum de 5mm).

L'attention des pilotes est attirée sur le fait que les matériaux des machines peuvent voir leurs caractéristiques mécaniques baisser au fil des ans. Le magnésium notamment, doit être parfaitement protégé pour conserver ses caractéristiques mécaniques.

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 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.

ARTICLE 11 – EQUIPEMENTS

Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « Règles générales pour les épreuves de vitesse » Équipements obligatoires à présenter complet avant chaque course et au moment du contrôle technique. L'équipement doit être représenté après une chute pour un contrôle général de celui-ci.

ARTICLE 12 – TRANSPONDEUR

Le chronométrage se fait en général par transpondeur. Il sera demandé une caution de 200 € lors de la 1^{ère} course pour garantir le retour de celui-ci. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera mis à l'encaissement.

Cette caution sera rendue seulement en fin de saison après la dernière course.

ARTICLE 13 – PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

Il est rappelé que tout ce qui n'est pas expressément autorisé et précisé dans ce règlement et dans les règlements précités est strictement interdit.

Contacts: Evelyne Desbordes : **06.72.86.28.58** pilotes.vma@free.fr
Patrick Thollas : **06.09.05.80.76**. pat_thollas@hotmail.com