



Règlement
CHAMPIONNAT DE FRANCE
VITESSE MOTOS ANCIENNES

Motos Anciennes 2022

ARTICLE 1 – DEFINITION

Le Comité des Motos Classiques & Historiques sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour la saison **2022** :

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 350 cc (maxi 31/12/1972) – freins à tambour uniquement
- Classe « 350 GR2 » de 200 à 350 cc (maxi 31/12/1973)
- 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 et POST-CLASSIC :

- Classic « 500 » de 250 à 500cc (maxi 31/12/1979)
- Classic « 900 » de 501 à 900 cc (maxi 31/12/1979)
- Post-Classic « 350 » de 250 à 400cc (maxi 31/12/1983)
- Post-Classic « OPEN » de 401 à Unlimited (maxi 31/12/1983)

CHAMPIONNAT VMA SUPERSPORT (du 01/01/1984 au 31/12/1997) :

- Classe 600 :
 - Moto 4 temps de 500 cc à 600 cc de 2 à 4 cylindres,
 - Moto 4 temps de 600 cc à 750 cc, 3 cylindres maxi, 2 ou 5 soupapes,
 - Moto 4 temps de 900 cc bicylindre à 2 soupapes.

CHAMPIONNAT VMA SUPERBIKE (du 01/01/1984 au 31/12/1997) :

- Classe 750 :
 - Moto 4 temps >600 cc à 750 cc pour les 3 ou 4 cylindres,
 - Moto 4 temps > 750 jusqu'à 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 la 1^{ère} année de construction du modèle qui est prise en compte pour l'homologation de la moto.

Ces championnats pourront être répartis en 2 ou 3 groupes, suivant les circonstances (exemple : 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
- VMA SUPERSPORT et SUPERBIKE

Un briefing est obligatoire pour tous les pilotes à chaque course. L'absence est passible d'une amende de 75 €.

ARTICLE 2 – REPRESENTANT PILOTES

Un représentant des pilotes sera élu chaque année par l'ensemble des pilotes présents **licenciés FFM à l'année** lors de la 1^{ère} épreuve du championnat. Ce représentant doit être lui-même pilote roulant dans le championnat pour la saison en cours.

Ce représentant unique pour toutes les catégories, exprimera 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.

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 non contre-indication à la pratique du sport motocycliste (disponible sur le site FFM) 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 deuxième engagement VMA Vintage, Classic/Post-Classic, Supersport, 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 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) Après la clôture des engagements, si des places restent vacantes, les pilotes seront sélectionnés par ordre des dates d'inscription.

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

ATTENTION :

- a) **Toutes les motos devront obligatoirement être homologuées ou homologuées de nouveau tous les ans (y compris avec les photos)**
- b) **Sans les photos obligatoires, un engagement ne pourra être pris en considération.**

Toutes les homologations et demandes de renseignements doivent être envoyées par mail avec pièces jointes. (Voir l'adresse de la déléguée du championnat VMA en fin de règlement) ; les SMS ne sont pas acceptés.

Sur les messages par messagerie, il est indispensable d'indiquer son nom et prénom, la catégorie et son numéro de course (pas de pseudo).

ARTICLE 5 – COURSES

- Les courses se courent sur des distances de 25 Km minimum.
- Il y a dans tous les cas au minimum, une ou deux séances d'essais chronos et deux ou trois courses par épreuve, qui comptent chacune pour l'attribution des points au championnat.
- Il y a 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 peut prendre normalement sa place sur la grille mais doit effectuer un passage par la voie des stands et a 5 tours pour effectuer ce passage. Passé ce délai, il est mis hors course.
- Un départ anticipé est sanctionné de 10 secondes.
- Entre les courses du championnat VMA, doit être insérée obligatoirement une autre organisation extérieure : Vintage, Classic, Post-Classic, 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, les courses de motos classiques et Historiques doivent 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 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 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 est 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 servent pour la grille des 2 ou 3 courses. En cas d'absence de nombreux pilotes, le jury de l'épreuve pourra établir une nouvelle grille, toujours basée sur les résultats des essais chronos.
- A la fin de la course, toutes les motos sont mises en parc fermé (30 minutes au maximum) pour un contrôle de conformité et ne peuvent pas en être retirées sans l'autorisation du contrôleur technique sous peine de disqualification.
- Après la signature de la feuille de classement par la direction de course, c'est le contrôleur technique 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 15 premiers classés marquent des points dans les 2(3) courses selon le barème suivant :

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

(1) point est attribué 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).

ARTICLE 7 – VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les contrôles se tiennent le vendredi de 9h à 12h et 14h à 18h30.

- Chaque pilote doit obligatoirement se présenter aux opérations de vérifications administratives avec sa licence.
- Chaque concurrent doit également soumettre sa ou ses machines aux opérations de vérifications techniques, ainsi que le « mulet » éventuel qui doit être de la même catégorie et classe que la machine principale.

Le « mulet » :

- Peut 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.
- 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.
- doit avoir la lettre T en majuscule sur la plaque avant.
- La moto doit 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 doit être contrôlée de nouveau dans le cas d'une chute ou casse moteur (essais libres, essais chronométrés ou courses) ainsi que l'équipement vestimentaire complet.
- Les machines sont obligatoirement stickées par le contrôleur technique.
- L'équipement vestimentaire à **présenter obligatoirement à tous les contrôles** et à chaque manifestation :
 - Combinaison cuir homologuée moto d'une seule pièce avec doublure coton, nomex ou en soie (doublure synthétique déconseillée sauf port de sous-vêtement en coton, à manches longues et jambes longues)
 - Casque intégral obligatoire, Normes FIM ECE 22/05 ou 22/06
 - Plaque dorsale de protection homologuée EN 1621-2,
 - Gants moto en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes,
 - Bottes moto 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 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 peut être refusé si les plaques ou numéros ne sont pas aux normes FFM (au niveau des dimensions et polices)

- Avant le premier contrôle technique, le concurrent (ou le propriétaire de la moto) marque l'alésage et la course sur le carter moteur.
- Il est rappelé que toutes les motos doivent être configurées avec des accessoires d'allure « d'époque » ayant été montés sur la moto durant cette période. Ex : carburateur, kits moteurs, amortisseurs, échappement, selle, carénage, ...

ARTICLE 8 – DEFINITION CHAMPIONNAT SOLO CLASSIC

Catégorie « VINTAGE »

1/ Classe 350 GR1 :

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

2/ Classe 350 GR2 :

- de 200 à 350 cc → 2 temps et 4 temps (maxi 31/12/1973)
 - Disques seulement à l'avant ou Tambour avant et arrière, réplique acceptée,
 - Compétition Client acceptée seulement à air (maxi 31/12/1970)

3/ 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

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, 600 cc maxi et configuration piste.

Catégorie «CLASSIC/POST-CLASSIC»

1/ Classic 500 :

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

2/ Classic 900 :

Concerne les motos > 500 à 900 cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1979. Compétition client non acceptée.

3/ Post-Classic 350 :

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

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

4/ Post-Classic OPEN :

« OPEN » > 400 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) ; elles pourront garder leurs cadres d'origine et leurs culasses inversées.

ARTICLE 9 – DEFINITION CHAMPIONNAT VMA SUPERSPORT

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 5 soupapes,
- Motos 4 temps maxi 900 cc bicylindre à 2 soupapes.

ARTICLE 10 - CHAMPIONNAT VMA SUPERBIKE

1/ Classe 750 :

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

2/ 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 est limitée dans le temps.
- Quand une moto est d'un modèle fabriqué pendant ces périodes et qu'elle a continué à être fabriquée sans modification, elle peut être admise (sur dossier). Elle doit 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 cotes réparations prévues par le constructeur. Si la cote utilisée fait dépasser la cylindrée maximum de la catégorie, la moto passera dans la catégorie supérieure.
- Dans le cas de nouvelles fabrications de pistons, ils doivent être dans les mêmes cotes 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 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 SUPERSPORT et SUPERBIKE.
- ✓ Les motos de style Trail, Enduro, Cross ou Monobike
- ✓ Les roues en magnésium sont interdites en VINTAGE
- ✓ Les roues en magnésium ou en carbone peuvent être utilisées sous la responsabilité du pilote
- ✓ Les roues en carbone sont interdites en VINTAGE, CLASSIC et POST-CLASSIC
- ✓ Les boîtes de vitesses à tiroirs, (sauf si d'origine)
- ✓ Le shifter apparent ou non,
- ✓ Les freins avant avec étriers radiaux,
- ✓ Les 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/POST-CLASSIC »

- ✓ Maître-cylindre avant avec le bocal exagérément séparé interdit pour toutes les classes,
- ✓ Bi amortisseurs arrière à bonbonnes extérieures reliées par un tuyau souple (sauf si monte d'origine)
- ✓ Les mono amortisseurs (Sauf si monte d'origine)
- ✓ Maître-cylindre radial.

Ce qui 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,
- ✓ Les freins avant et arrière avec 1 ou 2 étriers à 2 pistons au maximum pour toutes les classes.
- ✓ Un seul étrier par disque est autorisé.

3) Catégorie « POST-CLASSIC »

- ✓ Disques flottants autorisés ;
- ✓ Seules les roues de 18 pouces ou plus sont autorisées (17 à l'arrière si d'origine)
- ✓ Frein avant avec 1 ou 2 étriers à 4 pistons au maximum,
- ✓ Mono-amortisseur à bonbonne séparée.

Concernant les 3 catégories ci-dessus : couvertures chauffantes seulement au paddock

4) Catégorie « VMA, SUPERSPORT et SUPERBIKE »

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

ARTICLE 11 – PREPARATION DES MACHINES

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

- ✓ Pas de moteur suralimenté (turbo)
- ✓ Injection autorisée si d'origine,
- ✓ Pièces externes respectant l'aspect de l'époque de la moto considérée,
- ✓ Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre)
- ✓ Carter de chaîne primaire : sur les machines avec boîte de vitesses séparées, un carter devra recouvrir la chaîne primaire (ou courroie) en totalité,

- ✓ Carter de 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 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,
- ✓ 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, 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 de l'époque,
- ✓ Le démarreur peut être supprimé,
- ✓ Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre)

Dans tous les cas, les carters moteurs principaux et extérieurs doivent être d'origine de la moto considérée.

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 sonomètre des Machines Classiques & Historiques).

Le régime moteur concernant le point de mesure pour le sonomètre devra être inscrit sur la moto d'une façon indélébile (peinture ou dymo)

Dans le cas contraire, le départ pourra lui être refusé (Pour la course en cours)

Un contrôle sonomètre est effectué dès la 1^{ère} épreuve et ensuite régulièrement à toutes les épreuves.

3 – Partie cycle (Vintage – Classic – Post-Classic):

- ✓ 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,
- ✓ Les roues à rayons, diamètre 18 pouces ou 19 pouces à l'avant et arrière, sont autorisées,
- ✓ Montage de jantes aluminium type AKRONT autorisé dans les dimensions d'époque,
- ✓ Largeur des jantes maxi : dimensions d'époque,
- ✓ Les bouchons métalliques de valves en forme de fourche sont interdits,
- ✓ Les roues à bâtons sont autorisées si allure d'époque pour la catégorie CLASSIC/POST-CLASSIC,
- ✓ Les roues à bâtons sont autorisées en catégorie VINTAGE seulement si la monte est d'origine sur la moto,
- ✓ Les amortisseurs doivent avoir l'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.

- ✓ Un kick est 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 « slick » ainsi que les pneus retailés sont **EXCLUS**
- ✓ 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. Celui avant peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral
- ✓ **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 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 :** étriers 4 pistons autorisés - ex : BREMBO P08/P09. LOCKHEED, AP Racing, origine.

Pour la catégorie « Classic/Post-Classic » :

- Les motos commercialisées à l'époque avec freinage à tambour peuvent recevoir un freinage à simple disque ou double disque à l'avant,
 - Pour l'arrière, le montage d'un disque est autorisé.
 - Tous les disques doivent être de forme circulaire sur la circonférence extérieure (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 de freins à commandes indépendantes pour chacune des deux roues.
 - Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.
 - Diamètre des disques de frein : Vintage et Classic/Post-Classic : maximum 320 mm
- ✓ **Carénage VINTAGE, CLASSIC/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 de 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,
 - Il doit y avoir une plaque de numéro de chaque côté de la machine.

- ✓ **Numéros :**
 - 140 mm de haut, épaisseur du trait 25 mm, largeur 80 mm, espace entre numéros 15 mm,
- ✓ **Transpondeur :**
 - 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,
- ✓ **Garde chaîne :**
 - en forme d'aile 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.

4 – Partie cycle spécifique à la catégorie VMA SuperSport, SuperBike :

- ✓ L'amortisseur arrière peut être modifié ou remplacé.
- ✓ **Carénages et selles :** doivent être de la forme et du style de la moto de l'époque (Il sera indiqué au pilote s'il n'est pas conforme à l'homologation. Il sera refusé au contrôle technique dès la première course)
- ✓ **Fourches :** type d'époque ; 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.
 - **Obligation** d'utiliser un seul train de pneus neufs par manifestation pour les deux courses sur le sec.
 - Des stickers sont remis aux pilotes lors du contrôle technique pour être apposés sur les pneumatiques 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 doivent être stickés.
 - Le changement de pneu en raison d'une crevaison ou autre anomalie ne peut être autorisé qu'avec l'accord du délégué ou du commissaire technique
 - Tout pilote n'ayant pas posé de stickers sur ses pneus avant et arrière en pré-grille des courses déclarées « dry » doit se voir refuser l'accès à la grille de départ.
 - Les stickers non utilisés doivent être remis au délégué en fin de manifestation.
 - Les pneus pluie ou « slick » sont autorisés, mais uniquement dans la zone de pré grille (20 mn avant la course)
 - le changement des pneus peut se faire seulement selon les possibilités ci-dessous :
 - soit en changeant avec un mulet (passé au contrôle technique et homologué)
 - soit en changeant les roues,
 - le départ de la course ne peut pas être retardé,
 - les concurrents qui n'ont pas changé à temps leurs roues seront bloqués dans cette zone,

- ils peuvent aussi être bloqués au feu rouge au bout de la voie des stands et doivent attendre l'ouverture de la piste commandée par le commissaire de piste.
- la largeur maximum des pneus est libre,
- la largeur maximum des jantes est libre.
- ✓ **Etrier 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)
 - 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 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, doivent 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 doit 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.
- ✓ **Tous les LEDS doivent être positionnés sur une seule barrette horizontale (pas de feu rond)**

ARTICLE 12 – SECURITE

- ✓ Toute machine engagée doit 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 est 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 doit être :
 - de 250 cm³ pour les reniflards de la boîte de vitesse,
 - de 250 cm³ 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 cm³) en matériau approprié,
 - les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cm³
 - les bouchons de niveau et de remplissage doivent être étanches, bien vissés et freinés par un fil métallique.
- ✓ Toute modification concernant le circuit de lubrification (exemple : montage d'un radiateur) est soumise à l'approbation du Commissaire Technique.
- ✓ La durite transparente est interdite pour les circuits d'huile sous pression. Seules sont acceptées les durites qualité « Hydrocarbure » (reconnaisable à leur couleur noire)
- ✓ Pédales de frein et sélecteurs de vitesses ne doivent pas avoir d'arêtes vives et leurs extrémités bouchées si tubulaires
- ✓ Repose-pieds :
 - la longueur minimum des repose-pieds doit être de 65 mm et présenter des extrémités arrondies (diamètre 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 sont 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 doivent comporter un embout fabriqué dans un matériau tel que téflon, plastique dur ou équivalent (diamètre minimum de 16 mm), ainsi que le sélecteur et la pédale de frein,
- ✓ Le kick doit avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache type gros élastique)
- ✓ Colonne de direction, bras oscillant, roulements de roues, ancrages de freins sont 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.

- ✓ Le carénage inférieur ou le sabot doivent être construits pour contenir, en cas d'incident moteur, au moins la moitié de la totalité de l'huile et du liquide de refroidissement du moteur
- ✓ Aucune ouverture située à moins de 50 mm du bas de carénage n'est autorisée

- ✓ Tous les trous sous le carénage doivent être bouchés
- ✓ Aucun bouchon démontable n'est autorisé
- ✓ Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension du carter moteur en longueur et en largeur
- ✓ 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) :**
 - de fumer dans, derrière et devant les stands et à proximité,
 - d'utiliser des barbecues,
 - d'amener un animal même attaché dans les stands,
 - de remonter la voie des stands sur la moto avec le moteur en marche,
 - de s'asseoir sur le mur de chronométrage.

ARTICLE 13 – EQUIPEMENTS

- ✓ Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « Règles générales pour les épreuves de vitesse »
- ✓ Equipements 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 par transpondeur.
- ✓ 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 doit 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. (Article des règles générales FFM). La caution supplémentaire versée du fait du démontage sera remboursée si la machine démontée s'avère non conforme, ou versée au pilote contraint au démontage, si la conformité est reconnue.
- ✓ Délai maximum des réclamations : une demi-heure après la publication de la feuille des résultats.

ARTICLE 16 – APPLICATION DU REGLEMENT

- ✓ En s'engageant, les pilotes déclarent connaître parfaitement le règlement particulier, et prennent l'engagement de s'y conformer, ainsi qu'aux 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.

La dernière vérification et l'homologation finale de la (ou des) motos se fera sur place lors du contrôle technique.

Attention : le départ pourra être refusé si la (ou les) motos ne sont pas conformes au règlement en vigueur.

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, peut 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 révèle non-conforme au règlement technique du VMA est sanctionné pour la course de référence. Il peut également faire l'objet d'une comparution devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage (TNDA) qui peut infliger une sanction.
- ✓ Pour tout démontage effectué à la demande du directeur de course ou du délégué qui s'avère conforme, la FFM participera aux frais occasionnés à hauteur d'un maximum de 100€ pour un haut moteur et 200€ pour un haut et bas moteur, sur présentation de la 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

Déléguée Championnats

Evelyne Desbordes


 **06.72.86.28.58**

 pilote-vm@orange.fr

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

Secrétaire du Comité


Belinda Teixeira

 **01.49.23.77.55**

 bteixeira@ffmoto.com

Président du Comité

Gilles Planchon-Tourly

 **07.62.00.75.67**

 gptourly@wanadoo.fr