

AVENANT N°1

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE ENDURANCE

VMA CLASSIC 2021

Article 8 – SECURITE SUR LES MACHINES

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 technique.

- ✓ *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. Des plaques contre les chutes en acier ou aluminium sont également autorisées. Tous ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux chocs, frottements abrasifs et dégâts dus à une chute.*
- ✓ Des couvercles approuvés par la FFM sont autorisés sans restriction pour le matériau.
- ✓ Tous ces couvercles doivent être fixés correctement et de façon sûre par les vis de fixation qui équipent également les couvercles originaux du moteur et sur les carters.
- ✓ Le Commissaire Technique a le droit d'interdire tout couvercle, s'il est évident que celui-ci n'est pas efficace.
- ✓ Les Commissaires Techniques peuvent, à tout moment de la manifestation, effectuer des contrôles sur les motocycles.
- ✓ **Protection des leviers de frein avant (Obligatoire pour toutes les catégories)**
 - Les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de le protéger 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.

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.
- **Tous les réservoirs de carburant peuvent être complètement remplis (Seulement conseillé) de mousses ignifugées (structure à cellules ouvertes, exemple Explosafe).**

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 sous pression. Seules sont acceptées les durits qualité « Hydrocarbure » (reconnaisable 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 (r 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.

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

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

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).

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.

Le système doit être de type « **ON/OFF** ».

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 secondaire est obligatoire. Elle doit être en Téflon ou métallique d'une épaisseur minimum de 5 mm Cette protection doit être fixée solidement au bras oscillant au moyen de vis ou rivets (pas de rilsans).

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.~~

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 des carters moteur en longueur et en largeur.

Le sabot récupérateur d'huile peut-être en alu, polyester, plastique dur. Il doit être fixé solidement.

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

Une serviette absorbante doit être mise sur le réservoir autour du trou de remplissage au moment de l'introduction de l'essence.

Fait à Paris, le 27 janvier 2021