

ARTICLE 1 - DEFINITION

Le Comité des Motos Classiques & Historiques sous l'égide de la Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour la saison 2017 :

Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes

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

SOLO

Catégorie VINTAGE VITESSE :

- Classe « RETRO » de 250 à 1000 cc (maxi 31/12/1959)
- Classe « 350 » de 200 à 350 cc (maxi 31/12/1968)
- 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 et pas de compétition-clients)

Catégorie VINTAGE Régularité

Une seule classe mélangée « RETRO + 350 + 650 »

La classe **RETRO** pourra ne pas être présente sur toutes les épreuves quand les VINTAGE et CLASSIC seront mélangés.

Catégorie CLASSIC :

- Classe « 350 » de 175 à 350 cc (maxi 31/12/1979)
- Classe « 500 » de 351 à 550 cc (maxi 31/12/1979)
- Classe « 750 » de 551 à 750 cc (maxi 31/12/1972)
- Classe « 1000 » de 250 à 1000 cc (maxi 750cc jusqu'au 31/12/1981 et de 651 à 1000cc jusqu'au 31/12/1977)

CHAMPIONNAT VMA EVOLUTION

Catégorie 350 EVO (maxi 31/12/1983) :

- Motos 250 cc à 350 cc 2 tps ou 4 tps maxi 1983
- Les compétition-clients sont autorisés.
- Les RDLC peuvent être montées en roues de 18 ou 17 pouces.

Catégorie EVO (du 01/01/1985 au 31/12/1995):

- Motos 250 cc maxi : 2 temps/2 cylindres (du 01/01/1984 au 31/12/1995)
- Motos 400 cc maxi : 4 temps/4 cylindres (du 01/01/1984 au 31/12/1995)
- Motos 400 cc maxi : 2 temps/3 cylindres (du 01/01/1984 au 31/12/1995)
- Les compétition-clients sont interdites
- Ces catégories pourront être coupées en 2 ou 3 suivant les circonstances (trop d'engagés pour une seule grille sur les petits circuits)

CHAMPIONNAT VMA OPEN EVOLUTION

Catégorie CLASSIC :

- Motos de 500 à unlimited (maxi 31/12/1983)

Catégorie 600 :

- Moto 4 temps de >400 à 600 cc pour les 4 cylindres (de 1984 à 1995)
- Moto 4 temps de 600 à 750 cc bicylindre 2 ou 4 soupapes, origine simple allumage (injection autorisé)
- Moto 2 temps de 250cc à 500 cc, compétition-client ou sport (de 1984 à 1995, année modèle)

Catégorie 1100 :

- Moto 4 temps de >600 à 1100 cc (de 1984 à 1995)

C'est l'année modèle qui est prise en compte pour l'homologation de la moto et jusqu'à une modification importante dans le modèle (ex : changement alésage / course du moteur)

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

Le calendrier prévisionnel des épreuves peut changer à n'importe quel moment dans la saison avec des changements de dates et des rajouts ou annulation d'épreuves (ces épreuves compteront pour le Championnat)

Un briefing obligatoire pour tous les pilotes sera fait généralement le vendredi ou au maximum pour les retardataires, le samedi matin.

ARTICLE 2 – REPRESENTANT PILOTES

Un représentant des pilotes sera 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 LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours. N.B Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA 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.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS

Les pilotes feront leur demande d'engagement sur internet : <http://ffm.engage-sports.com>

L'engagement sera validé par le secrétariat Motos Anciennes seulement après réception du mode de règlement choisi (chèque ou CB)

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

- 205 € dans le cas d'un engagement sur la totalité des épreuves avec inscription au moins 30 jours avant la 1^{ère} épreuve (sauf NAVARRA qui peut être moins élevé)
- 220 € par épreuve.

En pareil cas, les pilotes devront adresser leurs demandes d'engagement à l'adresse suivante :

Belinda TEIXEIRA
FEDERATION FRANCAISE DE MOTOCYCLISME
74, avenue Parmentier – 75011 Paris

Les coureurs devront adresser leurs demandes d'homologation à l'adresse suivante :

Evelyne Desbordes
Déléguée auprès du Comité Motos Classiques et Historiques de la FFM
du Championnat de France de Vitesse en Motos Anciennes
Championnat VMA Evolution
Championnat VMA OPEN Evolution
87 Rue des Hautes Portes
27670 Le Bosc Roger en Roumois

Les engagements seront clos 30 jours avant l'épreuve (cachet de la poste faisant foi) et encaissés à cette date. Tout pilote ne s'engageant pas dans les délais pourra le faire auprès du secrétariat du Comité selon les disponibilités.

Pénalité : Les droits d'engagement seront de 255 € par épreuve dans le cas d'un engagement à une épreuve après les 30 jours.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de **7 jours** à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement CB, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote sera redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Un chèque émis sur une banque non domiciliée en France sera refusé.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Le pilote qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM et le délégué du championnat. Cette déclaration devra obligatoirement être faite par courrier postal ou par courriel pour être prise en compte.

- 1) Sur tout forfait un droit administratif de 10 € sera retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation)
- 2) Sur tout forfait un droit administratif de 60 € sera retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (à partir du 30^{ème} jour avant la manifestation) problème familial ou casse de la moto dans les 30 jours précédant la manifestation.
- 3) A partir du vendredi matin 8h du week-end de l'épreuve, les droits d'engagement ne seront plus remboursés, ni reportés quel qu'en soit la raison.

Une ristourne sera appliquée uniquement sur un 2ème engagement VMA Solo, Evolution, OPEN Evolution, ou Endurance lors d'un même week-end, **soit le deuxième engagement à 160 €** (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 uniquement effectuée sur l'engagement le moins cher.

Seront prioritaires : Par ordre des dates d'engagements pour chaque épreuve.

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

Tout engagement doit être fait sur "ffm.engage-sports.com" pour être validé.

ATTENTION : Toutes les motos devront obligatoirement être homologuées ou ré homologuées tous les ans.

ARTICLE 5 - COURSES

Les courses se courent sur des distances de 25 Km minimum à 50 km ou plus.

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

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

Dans ce cas là, les 3 courses compteront pour les points au championnat.

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

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)

Le Jury de l'épreuve peut, sur demande du Directeur de Course et du délégué du Championnat, assouplir l'application de cette règle en fonction des circonstances et du palmarès des pilotes concernés.

Ce même jury peut, sur demande du Directeur de Course et du délégué du Championnat, faire rouler un pilote non qualifié après les essais chronos.

Dans tous les cas, le pilote devra être placé en fond de grille.

Remarque : Le nombre de pilotes qualifiés sera celui figurant sur le document d'homologation du circuit, quel que soit le temps d'essai des pilotes (**par mesure dérogatoire, la règle des 115% du**

temps des 3 premiers ne s'applique pas). Pour plus de précisions se reporter au code sportif F.F.M. qui fera foi en cas de litige.

Les résultats des essais chronos serviront pour la grille des 2 ou 3 courses. Les grilles pourront être modifiées dans le cas de rajout ou de manque de pilotes.

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

Ensuite il y aura ouverture d'une liste d'attente composée par ordre des dates des engagements.

Dans le cas d'un week-end mélangé VMA et courses de ligue, les courses de ligue devront clôturer la manifestation.

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

Un départ anticipé se verra sanctionné de 10 secondes.

ARTICLE 6 - CLASSEMENTS :

VITESSE :

Pour être classé, il est obligatoire d'avoir effectué 75% de la course et d'avoir passé la ligne d'arrivée au maximum 3 minutes après le vainqueur.

Les vingt 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

RÉGULARITÉ :

Uniquement pour la catégorie Vintage. Seront pris en compte tous les pilotes ayant effectué au moins 70% du nombre de tours réalisés par le vainqueur du classement vitesse. Les 5 meilleurs tours de chaque pilote seront pris en compte. Le vainqueur du classement régularité sera celui qui aura été le plus régulier sur ses 5 tours de référence. Les vingt premiers classés marquent des points comme en Vitesse (voir barème ci-dessus).

IMPORTANT :

- Le classement final se fera sur la totalité des manches moins une (le moins bon résultat) disputées durant la saison.
- Ce moins bon résultat ne peut être enlevé que sur une course où le pilote est effectivement engagé et présent même si non classé.
- La meilleure manche de la dernière épreuve comptera double.

Pour être classé, tout pilote devra effectuer au minimum 2 épreuves (les épreuves où le pilote est engagé mais sans résultats de points comptent pour être classé).

Il devra y avoir au moins 5 pilotes classés pour le classement final du Championnat.

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 par les techniques.

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, 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.

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 ou 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 de préférence 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)
- Les combinaisons homologuées par la FFM (partenaires de la FFM) sont autorisées
- Casque intégral obligatoire, Normes FIM ECE 22/05,
- Plaque dorsale de protection homologuée EN 1621-2
- Les gants en cuir en bon état sans déchirures et à manchettes,
- Les bottes en bon état et en cuir renforcé.

PLAQUES, couleurs et numéros

- Plaques vertes, numéros blancs : Motos 250cc.
- Plaques bleues, numéros blancs : Motos 350cc.
- Plaques jaunes, numéros noirs : Motos de plus de 350cc à 500cc.
- Plaques blanches, numéros noirs : Motos de plus de 500cc et 750cc.
- Plaques couleurs libres, numéros couleurs libres uniquement pour la catégorie « RETRO, VMA EVOLUTION et VMA OPEN EVOLUTION »
- Plaque rouge et numéro or : Détenteur de la plaque du « Numéro 1 » du Championnat.
- Le départ pourra être refusé si les plaques ou numéros ne sont pas aux normes FFM (au niveau des dimensions)

Avant le premier contrôle technique, le concurrent (ou le propriétaire de la moto) marquera l'alésage et la course sur le carter moteur. En l'absence de ces informations, une machine pourra être contrôlée selon la méthode « 2 m Max »

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

ARTICLE 8 – DEFINITION DES MACHINES « VINTAGE »

1/ Classe RETRO :

- Motos avant 31/12/1959 pour les 2 et 4 temps
- Motos 250cc à 650 cc pour les multicylindres
- Motos 250cc à 600 cc pour les monocylindres
- Motos maximum 1000 cc moteurs à soupapes latérales
- Suspension arrière rigide, coulissante, oscillante, Cadre et Fourche d'époque
- Moteur d'époque (réplica interdit même partiellement)

2/ Classe 350 :

Concerne les motos de 175 à 350 cc à moteur 2 et 4 temps, commercialisées avant le **31/12/1968.**

- 175 à 350 → 2 temps et 4 temps
- Tambours seulement
- Répliques non acceptées

3/ Classe 650 :

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

Répliques acceptées.

- 350 → 2 temps et 4 temps européens.
- 500 → Mono et Twin européens.
- 650 → Twin européens (2 ou 4 soupapes)
- Disques acceptés.
- Acceptées les monocylindres japonais type Yamaha XT/SR 500 à 2 soupapes et les Honda XLS 500 à 4 soupapes, bi amortisseurs avec tambour ou disques. Cylindrée 500 cc maxi. (configuration piste seulement). Les Royal India sont acceptées à la condition d'être équipées d'un carburateur.

ARTICLE 9 – DEFINITION DES MACHINES « CLASSIC »

1/ Classe 350 :

Concerne les motos de 250 à 350 cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le **31/12/1979**.

La Yamaha RDLC 4L1 (moto strictement d'origine). Amélioration du système de freinage autorisée.

2/ Classe 500 :

Concerne les motos de 351 à 550 cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le **31/12/1979**

Les Yamaha RDLC 4LO et Coupe sont acceptées dans cette catégorie à la condition qu'elles restent en configuration strictement d'origine (notamment la fourche et les carburateurs)

- Amélioration du système de freinage autorisée (ceci pour des raisons de sécurité)
- Suspension arrière bi amortisseurs (autres sur dossier)
- Cylindrée supérieure à 500 si d'origine.

3/ Classe 750 :

Concerne les motos de 551 à 750 cc :

- cylindrée maxi 750 cc pour les motos commercialisées avant le **31/12/1972**,

4/ Classe 1000 :

Concerne les motos de 600 à 1000 cc :

- cylindrée maxi 1000 cc pour les motos commercialisées du **01/01/1973** au **31/12/1981**,
 - 3 cylindres maxi et mono amortisseurs acceptés si d'origine. 2 soupapes par cylindre maxi.
 - 2 cylindres avec 4 soupapes par cylindre maxi 31/12/1972.
 - 2 à 4 cylindres 2 temps (mono amortisseur autorisé uniquement pour les compétition-clients)
 - Les compétition-clients 250/350 sont acceptées (ex : Yamaha TZ, Kawasaki KR, Harley Davidson, etc.)

ARTICLE 10 – DEFINITION DES MACHINES « VMA EVOLUTION »

1/ Classe 350 EVO :

Concerne les motos de 250 à 350 cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le **31/12/1983**.

Les compétition-clients sont autorisés.

2/ Classe EVO :

Type 250 2 temps /2 cylindres :

Concerne les motos de 250 cc à moteur 2 temps, du **01/01/1985** au **31/12/1995**.

Les compétition-clients sont interdits.

Type 400 4 temps, 4 cylindres:

Concerne les motos de 400 cc à moteur 4 temps, 4 cylindres, du **01/01/1985 au 31/12/1995**.

Autre :

Concerne les motos de 400 cc à moteur 2 temps, 3 cylindres, du **01/01/1985 au 31/12/1995**.

Les compétition-clients sont interdits.

ARTICLE 11 – DEFINITION DES MACHINES - « OPEN EVOLUTION »

1/ Catégorie CLASSIC :

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

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

Cas particulier des Ducati Paso, Sport ou 900 SS (en roues de 18 pouces, étriers 4 pistons et Fourche de 42mm maxi et alimentation par carburateurs, embrayage style inversé seulement, pas de refroidissement par eau), ils pourront garder leurs cadres d'origine et leurs culasses inversées, etc...

2/ Catégorie 600 :

- Moto 4 temps de >400 à 600 cc pour les 4 cylindres (de 1984 à 1995)
- Moto 4 temps de 600 à 750 cc bicylindre 2 ou 4 soupapes, origine simple allumage (injection autorisé)
- Moto 2 temps de 250 cc à 500 cc, compétition-client seulement (de 1984 à 1995)
- Moto 2 temps de 500 cc, sport autorisée
- Les Yamaha TZ sont acceptées jusqu'au modèle 250 N 5KE2 et les Honda Jusqu'au modèle NSR 250 SP
- *Nota : dans le cas d'une Suzuki 500 RG Gamma, il est obligatoire de présenter la facture de l'achat et d'un montage d'une boîte de vitesses renforcée (A présenter lors de l'homologation)*

3/ Catégorie 1100 :

- Moto 4 temps >600 à 1100 cc (de 1984 à 1995)
- Moto 4 temps >750 à 1000 cc bicylindre 4 soupapes (injection autorisé)

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.

Cette machine pourra rouler classée ou hors classement pour la course en cours ou même à tout le championnat.

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). Elle devra utiliser les éléments du modèle de la classe utilisée.

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

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)

Dans le cas de refabrication 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 répliquas sont acceptés.

Est interdit

1) Pour toutes les catégories :

- ✓ Pièce en kevlar (Sauf VMA EVOLUTION et OPEN EVOLUTION)
- ✓ Le titane pour la fabrication des broches de roue et du bras oscillant,
- ✓ Carburateurs à boisseaux plats (sauf type Lectron) et (Sauf VMA EVOLUTION et OPEN EVOLUTION)
- ✓ Cadre Delta Box (uniquement catégorie CLASSIC)

- ✓ Fourches inversées, (Sauf VMA EVOLUTION et OPEN EVOLUTION) sauf si d'origine pour les autres catégories.
- ✓ Les motos de style Trail, Enduro, Cross ou Monobikes sont interdites,
- ✓ Les roues magnésium sont complètement interdites (notamment les SMAC) en VINTAGE et CLASSIC
- ✓ **Les tés de fourche magnésium sont interdits.**
- ✓ Les roues magnésium sont interdites en VMA EVOLUTION et VMA OPEN EVOLUTION sauf si un certificat de contrôle récent est présenté (du vendeur ou d'un contrôleur de roues homologuées et ceci même pour les jantes neuves, à refaire tous les ans)
- ✓ Les tés de fourche en magnésium sont interdits.
- ✓ Les roues en carbone sont interdites dans toutes les catégories
- ✓ Boîte de vitesses à tiroirs, (sauf si d'origine)
- ✓ Shifter apparent ou non,
- ✓ Frein avant avec étriers radiaux,
- ✓ Disques type "pétales"

2) Catégorie « VINTAGE »

- ✓ Les roues à branches sont interdites (sauf sur dossier)
- ✓ Les freins à disques sont interdits dans la classe 350 (sauf sur dossier pour une moto historique et d'époque par exemple)
- ✓ Les mono amortisseurs (sauf si monte d'origine)
- ✓ Disques flottants.

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 (exception monte ou modèle d'origine sur dossier)
- ✓ Les mono amortisseurs (sauf si monte d'origine ou modification d'époque)
- ✓ Disques flottants,
- ✓ 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,
- ✓ Frein avant et arrière avec 1 ou 2 étriers à 2 pistons au maximum pour toutes les classes.
- ✓ 1 seul étrier par disque est autorisé.

3) Catégorie « VMA EVOLUTION et VMA OPEN EVOLUTION »

- ✓ Les roues de 16 17 et 18 pouces sont autorisées,
- ✓ Pièce en kevlar ou en fibre de carbone (sauf les roues)
- ✓ les couvertures chauffantes (paddock et pré grille)
- ✓ Pneus pluie,
- ✓ Maître-cylindre radial.

ARTICLE 12 – PREPARATION DES MACHINES

1 – Moteur (Vintage, Classic) :

- ✓ Pas de moteur suralimenté (Turbo)
- ✓ Injection autorisé si d'origine?
- ✓ Pièces externes respectant l'aspect d'origine et d'époque,
- ✓ 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 (ou courroie) 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,
- ✓ Dans tous les cas, 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,
- ✓ Le Pilote s'engage à respecter le niveau sonore indiqué dans le règlement soit 102 dB/A maxi (se référer à *la Méthode de contrôle sonométrique des Machines Classiques & Historiques*)
- ✓ Dans le cas contraire, le départ pourra lui être refusé (pour la course en cours)
- ✓ Un contrôle sera fait dès la 1^{ère} épreuve et ensuite régulièrement à toutes les épreuves (le contrôle est fait à la sortie des essais chronos)
- ✓ Silencieux : La sortie doit être protégée (bord arrondi)
- ✓ Boîte à air (sans les manches à air pour ne pas avoir de surpression dans la boîte) autorisée sur les 2 temps.

2 – Moteur (VMA EVOLUTION et VMA OPEN EVOLUTION) :

- ✓ 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)
- ✓ Un contrôle de la cylindrée pourra être fait sur certaines machines, le pilote pourra être déclassé.

3 – Partie cycle SOLO:

- ✓ 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,
- ✓ Cadres RETRO : Rigide, coulissant, oscillant (maxi 1959)
- ✓ Exemple : Rickman, Seeley, Martin, Corki, Egli, Hagon, TAB, Rob North, P&M, PGMS, etc...sous réserve d'homologation,
- ✓ Roues : à rayons, diamètre 18 pouces ou 19 pouces à l'avant et arrière autorisées. Montage de jantes aluminium type AKRONT autorisé dans les dimensions d'époque, largeur maxi 4 pouces,
- ✓ Les bouchons métalliques de valves en forme de fourche sont interdits,
- ✓ Roues à bâtons si allure d'époque (à préciser lors de la demande d'homologation)
- ✓ Fourche : montage origine du constructeur ou allure d'époque :
 - **RETRO** : diamètre et type d'époque
 - **Vintage 350** : diamètre 35 mm maxi (plus sur dossier)
 - **Vintage 650 / Classic 350** : diamètre 38 mm maxi (plus sur dossier)
 - **Classic 500/750/1000** : diamètre 42 mm maxi (plus sur dossier)
- ✓ Amortisseurs : d'époque ou d'aspect d'époque. Pas de bi amortisseurs à réservoirs séparés (du corps de l'amortisseur par un tuyau souple)
- ✓ **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 RETRO/350/650** : 110 mm maxi (sauf dérogation)
 - **Classic 350/500/750** : 135 mm maxi,
 - **Classic 1000** : 150 mm maxi,
- ✓ Garde-boue : avant et arrière obligatoire. Il peut être absent seulement dans le cas de la présence d'un carénage intégral ou tête de fourche,
- ✓ **La largeur des jantes maxi :**
 - **Pour tous** : 4.0 pouces maxi,
- ✓ **Freins :**
 - **Vintage RETRO** : tambours simple came ou double flasques simple came (frein allure d'époque)
 - **Vintage 350** : à tambours avant et arrière (une moto historique d'époque peut avoir **un** disque 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 650 et Classic** : à tambours ou à disque(s) fixe(s) et étrier(s) 2 pistons au maximum,
Ex : BREMBO P08/P09. LOCKHEED. AP Racing, origine,
Pour la catégorie « Classic », les motos commercialisées à l'époque avec freinage à tambour peuvent recevoir un freinage à simple disque ou double disques. Pour l'arrière, le montage d'un disque est autorisé.
Tous les disques doivent être de forme circulaire sur le diamètre extérieur (disques "pétales" interdits)
La séparation des conduites de frein avant doit se faire au-dessus du té de fourche inférieur. Les vis de fixation des étriers avant doivent être freinées par un fil métallique de sécurité. Le freinage des vis raccords de freins de type Banjo n'est pas obligatoire (même interdit si pas prévu dans la vis d'origine) Les motos doivent être équipées d'un frein à commandes indépendantes, pour chacune des deux roues agissant sur les deux roues.
Le freinage avec des goupilles peut être interdit s'il n'est pas sécurisé.
- ✓ Disques de frein :
 - **Vintage 650** : 300 mm maxi,
 - **Classic** : 310 mm maxi,
- ✓ Carénage **VINTAGE** et **CLASSIC**: le carénage est obligatoire pour les machines de course et facultatif pour les sports. Les têtes de fourche sont autorisées. Présence obligatoire de ce carénage, sauf sur les modèles qui n'en comportaient pas à l'époque,
- ✓ Guidons :
 - **RETRO** : Guidons libres,
 - **VINTAGE/CLASSIC** : 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'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 ou matériaux composites (épaisseur 5mm mini)**. Les attaches en rilsan ne sont pas acceptées. Il doit empêcher d'engager n'importe quelle partie du corps que ce soit.

4 – Partie cycle spécifique à la catégorie VMA EVOLUTION et VMA OPEN EVOLUTION :

- ✓ Le bras oscillant doit rester d'origine. Le lien amortisseur arrière peut être substitué.
L'amortisseur arrière peut être modifié ou remplacé.
- ✓ Les cadres d'origine sont obligatoires,
- ✓ **Les carénages et les selles doivent être de la forme du style 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 seconde course si pas de changement)**
- ✓ Fourches libres et les cartouches internes de la fourche peuvent être modifiées ou changées,
- ✓ Le Kick devra avoir une sécurité supplémentaire pour éviter une ouverture vers l'extérieur en cas de chute (attache genre grosse élastique)
- ✓ **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**)
- ✓ **Pneus pluie** : autorisés mais une fois dans la zone de pré grille (20 mn avant la course) le changement pourra se faire seulement selon les possibilités ci-dessous.
- ✓ Le 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** :
 - 180 mm maxi à l'arrière (VMA OPEN EVOLUTION)
 - 160 mm maxi à l'arrière (VMA EVOLUTION) **la monte en 180 mm est autorisée mais dans ce cas là, le pilote ne sera pas classé au championnat**
 - 165 mm (VMA EVOLUTION) pour les pneus pluie.
- ✓ 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.
- ✓ **La largeur des jantes maxi** : 5.5 pouces,
- ✓ Etriers de frein : allure d'époque (4 pistons maxi)
- ✓ **Disques de frein** : 320 mm maxi,
- ✓ **Carénage** : obligatoire dans tous les cas (tête de fourche autorisé)
- ✓ **Réservoir de carburant** : Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement)

Catégories VMA EVOLUTION et VMA OPEN EVOLUTION :

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

Catégories VMA EVOLUTION et VMA OPEN EVOLUTION :

- ✓ **Protection des leviers** les motos doivent être équipées d'une protection du levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.
- ✓ **FEU arrière recommandé en temps de pluie** : être à LEDS non clignotants et comporter au moins 9 LEDS de couleur rouge.

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.

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 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.

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 lèvres, 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. Le magnésium notamment, doit être parfaitement protégé pour conserver ses caractéristiques mécaniques.

Les diabolos servant au levage de la moto à l'aide d'une béquille de stand peuvent être en téflon ou aluminium.

D'une manière générale, ce qui n'est pas mentionné : Selle, réservoir, échappement, etc , devra être solidement fixé (La selle en particulier doit être fixée par des vis au cadre)

Pour les 4 temps un sabot récupérateur d'huile sous le moteur est obligatoire. Il devra être d'une capacité de la moitié du carter moteur plus éventuellement de la boîte de vitesses si celle-ci est séparée. Il doit comporter deux trous de 25 mm (un devant et un derrière) ouverts uniquement en cas de pluie sur ordre de la direction de course. (Voir règles générales dans l'annuaire FFM). Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension du carter moteur en longueur et en largeur.

Il doit avoir une contenance d'au moins la moitié de la contenance en huile du carter moteur.

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

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 en général par transpondeur.

L'entreprise de chronométrage doit s'engager à sortir en fin de la dernière manche un classement cumulé des 2 ou 3 manches par catégories et classes.

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

ARTICLE 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 euros, plus 150 euros si cela entraîne un démontage moteur deux temps et 300 euros si c'est un quatre temps. (Copie FFM article 8 des règles générales)

Délais maxi des réclamations :

- Une demi-heure après la signature du directeur de course de la feuille de proclamation des résultats,
- Cette réclamation se fera en accord et accompagnée de la déléguée du championnat.

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

ARTICLE 18 – RESPONSABILITES

Il est rappelé aux concurrents que leur matériel est placé sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

ARTICLE 19 – OFFICIELS


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

ARTICLE 20 – PRESCRIPTIONS GENERALES ET LITIGES

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

Contacts:


Evelyne Desbordes :

 **06.72.86.28.58** pilote-vma@orange.fr <http://www.pilotes-vma.fr>

Belinda Teixeira

 **01.49.23.77.55** bteixeira@ffmoto.com

Patrick Thollas :

 **06.26.92.20.26.** patrickthollas@gmail.com