

RÈGLEMENT 2026

CHAMPIONNAT DE FRANCE

VITESSE CLASSIC



Ce règlement vient compléter les règles générales sportives et techniques pour les épreuves de vitesse.

Article 1 - Définition

La FFM met en compétition, en 2026, avec ses clubs organisateurs, le championnat de France **Vitesse Classic**.

Calendrier prévisionnel

2 et 3 mai	CROIX EN TERNOIS	MC CROIX EN TERNOIS
6 et 7 juin	CAROLE	MC MOTORS EVENTS
20 et 21 juin	ALES	MC POLE MECANIQUE
18 et 19 juillet	NAVARRA (ESP)	MC MOTORS EVENTS
29 et 30 août	PAU ARNOS	MC PAU ARNOS
24 et 25 octobre	MAGNY-COURS	MC NEVERS ET NIEVRE

A chaque épreuve, un podium est désigné dans chacune des classes des différentes catégories sur le cumul des deux courses à condition que 5 pilotes soit classés. Les catégories 80 cc et 125 ainsi que 250cc et 350cc ont un podium cumulé.

CHAMPIONNAT VITESSE

Catégorie HISTORIQUE

Toutes ces classes roulent dans la même catégorie.

- **CLASSE 50cc** : compétition-client moins de 51cc
Jusqu'au 31/12/1983. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.
- **CLASSE 80cc** : compétition-client de 51 à 80cc
Jusqu'au 31/12/1989. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.
- **CLASSE 125cc** : de 81 à 125cc.
 - Compétition-client. Jusqu'au 31/12/1976
 - Motos de série. Jusqu'au 31/12/1977Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.
- **CLASSE 250cc** : de 126 à 250cc
 - Compétition-clients. Jusqu'au 31/12/1972
 - Motos de série. Jusqu'au 31/12/1977Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.
- **CLASSE 350cc** : de 251cc à 350cc.
Jusqu'au 31/12/1972. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.
Compétition client acceptée.
- **CLASSE 500cc** : max. 500cc.
Jusqu'au 31/12/1972 (dérogation : monocylindres Yamaha 500 XT/SR et Honda 500 XL acceptés, bi amortisseurs). Freins à tambour obligatoire.
Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés. Compétition client acceptée.
- **CLASSE RETRO** : de 351 à 650cc.
Jusqu'au 31/12/1972. Monocylindres et bicylindres 4 temps (Dérogation : monocylindres Yamaha 500 XT/SR et Honda 500 XL acceptés, bi amortisseurs, cylindrées maxi : 600cc). Freins à disques autorisés. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés.

Une moto dont la cylindrée est entre 2 classes est de facto dans la classe supérieure.

Catégorie CLASSIC ET POST CLASSIC

➤ **CLASSE Classic 500 :**

Concerne les motos de 250 à 550cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1979.

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

Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés. Compétition client non-acceptée.

➤ **CLASSE Classic 900 :**

Concerne les motos > 551 à 900cc à moteur 2 ou 4 temps, commercialisées avant le 31/12/1979. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés. Compétition client non-acceptée.

➤ **CLASSE Post-Classic 350 :**

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

Les Yamaha RDLC sont acceptées jusqu'au modèle 1WT. Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés. Compétition client acceptée.

➤ **CLASSE 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.

Répliques et prototypes avec l'aspect d'époque autorisés. Compétition client acceptée.

CHAMPIONNAT SUPERSPORT

➤ **CLASSE Supersport 400 (du 01/01/1984 au 31/12/1997)**

- 2 temps : max. 250cc max. bicylindres (compétitions clients interdites)

Exemple : Yamaha TZR 250, Suzuki RGV 250, 250 Aprilia RS, 250 Honda NSR, 250 Kawasaki KR1, 250 Suzuki RG Gamma, etc.

- 4 temps : max. 400cc max 4-cylindres

Exemple : Honda 400 VFR, Honda 400 RVF, Kawasaki 400 ZXR, Honda 400 CBR, Suzuki 400 GSF, Yamaha 400 FZR, etc.

➤ **CLASSE Supersport 500 (jusqu'au 31/12/1988) : 251 à 500cc, 2 à 4 cylindres.**

Exemple : Suzuki 500 Gama, Yamaha 500 RLDC.

Modifications autorisées : remplacement boîte de vitesse, renforts cadre, remplacement bras oscillant, roues de 17 pouces, fourche inversée.

➤ **CLASSE Supersport 600 (du 01/01/1984 au 31/12/1997)**

- Moto 4 temps de 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 SUPERBIKE (du 01/01/1984 au 31/12/1997)

➤ **Classe 750 :**

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

➤ **Classe 1100 :**

- Moto 4 temps >750cc à Unlimited pour les 2 à 4 cylindres.

A titre exceptionnel, la CNV 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 modifications notables, 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. S'il n'y a pas de catégorie supérieure, le pilote pourra rouler mais sans marquer de points au championnat.

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 (si encore disponibles).

C'est la 1^{ère} année de construction du modèle qui est prise en compte pour l'homologation de la moto.

L'année de présentation du premier modèle à un salon de la moto n'est pas prise en compte.

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

Ces championnats peuvent 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 peuvent être regroupés suivant les circonstances (pas assez d'engagés sur une seule grille) :

- **Toutes les classes de la catégorie Historique**
- **Classic et Post-Classic**
- **Supersport 400, 500 et 600**
- **Superbike 750 et 1100**

Par conséquent, les grilles de numéros Historique Classic et Post Classic sont communes. Idem pour les grilles 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 – Concurrents

Les coureurs de toutes nationalités peuvent courir sous réserve d'être détenteurs d'une licence NCO, LUE, INTER ou LJA, délivrée par la F.F.M. valable pour l'année en cours.

Les pilotes désirant rouler avec une licence LJA sont classés dans la course où ils roulent mais ne marquent pas de points au championnat.

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 doit être prise sur le site de la FFM au minimum 72h avant la course.

Les épreuves inscrites au calendrier de la FIM Europe peuvent accueillir des pilotes étrangers titulaires d'une licence d'une fédération affiliée à la FIM Europe. Ces pilotes ne peuvent cependant pas marquer de points de championnat.

Article 3 – Engagements

Les pilotes font obligatoirement leur demande d'engagement à compter du **26 janvier 2026** sur internet : <https://ffm.engage-sports.com>.

L'engagement est validé par la CNV seulement après réception du règlement CB.

Les droits d'engagement à l'année sont avec le transpondeur inclus pour chaque épreuve de **290€**.

Les droits d'engagement course par course sont avec le transpondeur inclus pour chaque épreuve de **305€**.

Les droits d'engagements de chaque catégorie peuvent être majorés pour l'épreuve de Magny-Cours afin d'y inclure une ou plusieurs séances d'essais.

Ce droit d'engagement peut être revu à la hausse dans des cas particuliers (exemple : dans le cas d'une course spécifique avec un temps de course plus important ou des séances de roulage incluses dans le prix de départ).

Les pilotes peuvent 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 sont clos 30 jours avant l'épreuve et encaissés à cette date. Tout pilote ne s'engageant pas dans les délais peut le faire auprès du secrétariat du Championnat selon les disponibilités. Passé ce délai et pour autant qu'il reste de la place, les engagements sont majorés de **30€**.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel est adressé au pilote qui dispose 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 est redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Pilote souhaitant déclarer forfait :

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

- 1) Sur tout forfait un droit administratif de 10€ est retenu s'il survient avant la clôture des engagements (30 jours avant la manifestation).
- 2) Sur tout forfait un droit administratif de 100€ est retenu s'il survient après la date de clôture des engagements (*à partir du 30^{ème} jour avant la manifestation et jusqu'au lundi précédent la manifestation*).
- 3) À partir du lundi matin 8h précédent la manifestation, les droits d'engagement ne sont plus remboursés, ni reportés quel qu'en soit la raison.

Une ristourne est appliquée uniquement sur un deuxième engagement **Historique**, Classic/Post-Classic, Supersport, Superbike ou Endurance lors d'un même week-end. Le tarif appliqué au second engagement est alors de **230€** (ex : pilote voulant courir dans une autre catégorie vitesse ou endurance 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.

Sont prioritaires jusqu'à la clôture des engagements (**30** jours avant la course) les pilotes inscrits sur la totalité du championnat s'ils maintiennent leur engagement sur toutes les épreuves.

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

Article 4 – Courses

Les courses se courent sur des distances de 25km minimum avec au minimum un tour de formation et un tour de chauffe.

Les manifestations comprennent a minima une ou deux séances d'essais chronos et deux ou trois courses par épreuve, qui comptent chacune pour l'attribution des points aux championnats.

Le départ s'effectue moteur en marche pour toutes les catégories. **Le pilote doit se présenter en pré-grille 10 minutes avant l'horaire de départ.**

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 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 doit être placé en fond de grille.

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 fait 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 peut établir une nouvelle grille, toujours basée sur les résultats des essais chronos. À la fin de la **dernière** course, toutes les motos peuvent être mises en parc fermé (30 minutes au minimum) pour un contrôle de conformité et ne peuvent 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.

Article 5 – Classement

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 chaque course 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

Le classement se fait par le cumul des points pour chaque pilote et pour chaque catégorie.

Les ex-æquo sont départagés en considération du nombre de places de 1er, 2ème, etc... S'il est impossible de les départager ils ont le même classement.

Article 6 – Vérifications 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 « mulot » éventuel qui doit être de la même catégorie et classe que la machine principale.

La moto de réserve peut être utilisée pour la 1^{ère}, 2^{ème} ou 3^{ème} course dans le cas d'une casse de la machine principale pendant les essais chronos, la 1^{ère} course, la 2^{ème} course. Il ne peut plus être utilisé pour remplacer la machine principale une fois que la course a commencé et que le premier a effectué un tour. La plaque avant de la moto de réserve doit comporter la lettre T en majuscule.

La moto de réserve éventuelle n'est pas forcément la propriété du pilote concerné mais doit être de la même catégorie. La moto de réserve peut ne pas avoir été utilisée pendant les essais chronos mais doit avoir passé le contrôle technique.

La moto doit être obligatoirement 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. En cas de chute ou de casse moteur (essais libres, essais chronométrés ou courses) la moto et l'équipement vestimentaire complet doivent de nouveau être contrôlés.

Les machines sont obligatoirement stickées par le contrôleur technique. 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.

PLAQUES DE NUMEROS : couleurs et numéros

- | | |
|--|--------------------------------------|
| - Plaques blanches, numéros noirs : | Motos de 50 à 80 cc. |
| - Plaques noirs, numéros blancs : | Motos de 125cc. |
| - Plaques vertes, numéros blancs : | Motos 250 cc. |
| - Plaques bleues, numéros blancs : | Motos 350 cc. |
| - Plaques jaunes, numéros noirs : | Motos de plus de 350 cc à 600 cc. |
| - Plaques blanches, numéros noirs : | Motos de plus de 500 cc à unlimited. |
| - Plaque bleue, numéros blancs | Supersport 400 |
| - Plaque jaune, numéros noirs | Supersport 500 & 600 |
| - Plaque blanche, numéros noirs | Superbike 750 |
| - Plaque noir, numéros blancs | Superbike 1100 |

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... Une dérogation peut être accordée si l'accessoire n'existe plus ou ne garantit pas une bonne sécurité.

Article 7 – Homologation des machines

Les motos doivent obligatoirement être homologuées tous les ans (y compris avec les photos). Sans les photos obligatoires, un engagement ne peut être pris en considération.

Toutes les homologations et demandes de renseignements doivent être envoyées lors de l'inscription.

Article 8 – Tableau des modifications

MODIFICATION	HISTORIQUE	CLASSIC	POST CLASSIC	SUPERSPORT	SUPERBIKE
Pièce en kevlar	Interdit	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Titane pour la fabrication des broches de roue et du bras oscillant	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Fourches inversées	Interdit	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Les motos de style trail, enduro, cross ou monobike	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Les roues en magnésium peuvent être utilisées sous la responsabilité du pilote.	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Les roues en carbone	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Le shifter (apparent ou non)	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Les freins avec étriers radiaux	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Les disques type « pétales »	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit
Les roues à branches	Interdit (sauf 50, 80, 125, 250cc si d'origine)	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Les freins à disques	Autorisé (sauf Historique 500cc)	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Les mono amortisseurs	Interdit (sauf 50, 80, 125, 250cc si d'origine)	Interdit (sauf si d'origine)	Autorisé à bonbonne si d'origine	Autorisé	Autorisé
Les clapets à l'admission	Interdit (sauf si d'origine)	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Pneus pluie	Interdit	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Pneus slicks	Interdit	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé
Maitre-cylindre radial	Interdit	Interdit	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Cadres Seeley, Petty, Rickman, TAB (autres sur dossier)	Autorisé	-	-	-	-
Roues	18 pouces ou plus	18 pouces ou plus	18 pouces ou plus	-	-
Cadres Harris, Armstrong, Spondon, EMC, Germain, Martin, Corki, Seeley, P&M (autres sur dossier)	-	Autorisé	-	-	-
Valves ou disques rotatifs	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé
Etriers de freins	Autorisé 2 pistons au maximum (sauf 500cc)	Autorisé 2 pistons au maximum	Autorisé 4 pistons au maximum	Autorisé 6 pistons au maximum si d'origine	Autorisé 6 pistons au maximum si d'origine
Couvertures chauffantes	Seulement au paddock	Seulement au paddock	Seulement au paddock	Autorisées	Autorisées

Article 9 – Préparation des machines

9.1 – Moteur (Historique, 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.

Boîte de vitesse à 6 rapports maxi.

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).

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.

9.2 – Moteur (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.

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 à l'article 19 des règles générales pour les contrôles technique (méthode dynamique). En cas de non-conformité il peut être sanctionné.

9.3 – Partie cycle (Historique, 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.

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 et **Historique 50, 80, 125, 250cc.**

Les amortisseurs doivent avoir l'aspect d'époque.

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.

Largeur des pneus maxi :

- **Historique** : 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.

Pour la catégorie « Classic/Post-Classic » :

Tous les carters moteurs contenant de l'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 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.

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 : **Historique** et Classic/Post-Classic : maximum 320 mm.

Carénage Historique, 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 chronomètres 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'aileron de requin doit être installé solidement sur le bras oscillant pour protéger l'entrée de chaîne secondaire. Cette protection devra être en matériau type téflon, nylon, métallique, *épaisseur 5 mm* mini ; les attaches en rilsan ne sont pas acceptées. Il doit empêcher d'engager n'importe quelle partie du corps.

9.4 – Partie cycle spécifique à la catégorie 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.

En Supersport 500, le remplacement de la fourche est autorisé (fourche inversée ou conventionnelle).

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 ou 3 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 le pilote utilise des 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.

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 et 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).

Numéros : Plaques ou indications des numéros de chaque côté de la moto.

Catégories Supersport et Superbike :

Tous les carters moteurs contenant de l'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.

Le feu rouge pour les temps de pluie doit être allumé dès lors que la piste est déclarée Wet.

La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible de l'arrière d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.

Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret de selle).

En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable Technique est prépondérante.

Puissance / luminosité équivalente à 6 LED d'une puissance individuelle de 0,8 - 1,8 W

L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.

Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.

L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.

Le feu arrière doit être alimenté en direct par la batterie. L'interrupteur de commande doit être situé au niveau du guidon.

Le responsable technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Tous les cas non conformes seront soumis au jury de l'épreuve.

Article 10 – Sécurité

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.

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. Les durites allant ou partant du radiateur d'huile doivent être connectées par vissage.

La durite transparente est interdite pour les circuits d'huile sous pression. Seules sont acceptées les durites qualité « Hydrocarbure » (reconnaissable 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.

Une dérogation peut 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. 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.

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..., doit 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. Une sanction peut être donnée par le jury de l'épreuve en cours.

Article 11 – Equipements

Voir « Éléments de sécurité obligatoires » des « Règles générales pour les épreuves de vitesse ».

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 (**cette norme ne sera plus acceptée en 2027**) 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.
- Equipement Airbag (combinaison, gilet intérieur ou extérieur) obligatoire.
- Pectorale norme EN 1621-3 obligatoire.

L'équipement complet doit être représenté après une chute pour un contrôle général de celui-ci.

Article 12 – Transpondeur

Le chronométrage se fait par transpondeur. L'utilisation du support d'origine prévu pour le transpondeur est obligatoire (le départ peut être refusé dans le cas contraire).

Article 13 – Réclamation

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 14 – Application du règlement

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 sont sans appel.

Tous les cas non prévus au présent règlement sont 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. Attention : le départ peut être refusé si la (ou les) motos ne sont pas conformes au règlement en vigueur.

Article 15 – Vérifications techniques – démontage

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 peut se voir déclassé de l'épreuve.

Tout pilote dont la machine se révèle non-conforme au règlement technique 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 16 – Responsabilités

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 17 – Officiels

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

Article 18 – Prescriptions générales 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.

Contact championnat : **Jean-François GABALA** : jefgabala.ffm@gmail.com (06.20.20.85.49)

Site internet : www.cdfclassic.fr