



REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DES RALLYES ROUTIERS 2009

CATEGORIES MOTOS CLASSIQUES & ANCIENNES

Art. 1 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES

a/ catégorie Motos Classiques :

La catégorie Motos Anciennes concerne les motocyclettes et les side-cars homologués entre le **01/01/1955** et le **31/12/1985**.

Le championnat de France « Motos Classiques » se déroulera dans le cadre du Championnat de France des Rallyes Routiers, catégorie « Moto Classiques », dans lequel il est intégré.

Le championnat de France « Motos Classiques » retiendra, pour le classement général, la totalité des épreuves de l'année.

Toutefois, un joker d'une épreuve, soit deux étapes, sera accordé si, au cours de cette année, cinq épreuves ou plus sont organisées. Les deux moins bonnes étapes seront retirées.

Un titre de Champion de France sera attribué suivant classement général de la catégorie.

b/ catégorie Motos Anciennes :

La catégorie Motos Anciennes concerne les motocyclettes et les side-cars homologués entre le **01/01/1955** et le **31/12/1978**.

Le championnat de France « Motos Anciennes » se déroulera dans le cadre du Championnat de France des Rallyes Routiers, catégorie « Motos Classiques », dans lequel il est intégré.

Le championnat de France « Motos Anciennes » retiendra, pour le classement général, la totalité des épreuves de l'année.

Toutefois, un joker d'une épreuve, soit deux étapes, sera accordé si, au cours de cette année, cinq épreuves ou plus sont organisées. Les deux moins bonnes étapes seront retirées.

Un titre de Champion de France sera attribué suivant classement général de la catégorie.

Art. 2 – REGLES GENERALES DE DEFINITION TECHNIQUE D'UNE MACHINE DANS LE CADRE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS MOTOS CLASSIQUES & ANCIENNES :

1/ Homologation et immatriculation (sous la responsabilité exclusive du concurrent) :

Les motocycles et les side-cars admis doivent avoir été homologués entre le **01/01/1955** et le **31/12/1985**, avoir été immatriculés une première fois avant le **31/12/1985**, et conformes aux normes du Code de la Route.

Si une machine est immatriculée après le **31/12/1985**, il appartiendra à son pilote de prouver que sa machine est bien conforme à un modèle homologué, et ce en fournissant, lors des Contrôles Techniques, des éléments rédigés en langue française (revues techniques, revues d'époque, cartes grises de modèles similaires, attestations du constructeur ou de l'importateur) corroborant ses dires.

Les immatriculations W sont interdites. Le récépissé de la DRIRE est exigé pour toute homologation à titre isolé.

2/ Cadre :

Il sera d'origine, éventuellement renforcé (sous la responsabilité exclusive du concurrent), ou « spécial » ; dans ce dernier cas, le certificat d'immatriculation en fera mention. Sinon, l'utilisateur devra apporter la preuve de cette homologation par le Service des Mines Français (DRIRE) s'il ne peut fournir un certificat d'immatriculation modifié.

3/ Bras oscillant :

Il sera d'origine, renforcé ou adaptable (sous la responsabilité exclusive du concurrent), sous réserves que le principe du système d'amortissement d'origine soit conservé. Cet amortissement devra être conforme au système d'origine ; les éléments hydrauliques et les ressorts pourront être remplacés par des éléments adaptables de même conception ou de même époque que les éléments d'origine.

4/ Fourche avant :

Elle sera « conventionnelle », sauf pour les side-cars et les modèles homologués avec un autre type de fourche; l'adaptation d'une fourche inversée est interdite.

5/ Roues et pneumatiques :

Les roues doivent avoir des diamètres correspondants à ceux inscrits sur la feuille d'homologation du service des Mines français ; le remplacement des roues d'origine par des roues à rayons ou monobloc de 21, 19 ou 18 pouces est toutefois autorisé, quelle que soit la largeur de la jante (sous la responsabilité exclusive du concurrent); les roues d'une taille inférieure à 18 pouces sont interdites, sauf pour les modèles homologués dans des diamètres inférieurs par le Service des Mines Français (DRIRE) et les side-cars.

Les machines doivent être équipées de pneumatiques sculptés, moulés, tarifés et vendus normalement dans le commerce.

Les pneumatiques doivent porter obligatoirement sur leurs flancs une lettre de référence de la norme **ETRTO ou DOT, à savoir H, S, V, W ou Z.**

Les pneus portant la mention "**Not for highway use**" sont interdits.

Il est interdit de retailler les pneumatiques.

6/ Freins :

Les freins pourront être à « tambour » ou à « disque » ; ils seront conformes au modèle d'origine et à ses options de l'époque.

Toutefois, pour des raisons de sécurité, le remplacement des durites de frein, des maîtres cylindres et des étriers par des pièces adaptables de l'époque d'homologation de la moto sera accepté.

Le perçage des disques est accepté.

Les étriers à plus de deux pistons et les disques flottants sont acceptés (sous la responsabilité exclusive du concurrent).

Les étriers radiaux sont interdits.

7/ Moteur :

Le moteur sera d'origine et conforme au modèle homologué. Toutefois, le remplacement de certaines pièces d'origine (parfois indisponibles) par des pièces adaptables correspondantes à l'époque de la machine sera accepté (sous la responsabilité exclusive du concurrent). L'architecture du moteur ainsi que le système d'admission seront conservés.

8/ Echappement:

Le système d'échappement sera d'origine et conforme au modèle homologué. Toutefois, le remplacement de certaines pièces d'origine (parfois indisponibles) par des pièces adaptables sera accepté (sous la responsabilité exclusive du concurrent). Quel que soit le système d'échappement utilisé, la valeur du niveau sonore est fixée à **96db + 2 dB**.

9/ Selle - réservoir :

L'ensemble selle – réservoir du modèle d'origine sera si possible conservé, de manière à rappeler la silhouette de l'époque d'homologation de la moto ; toutefois, des ensembles adaptables seront acceptés (sous la responsabilité exclusive du concurrent) dans la mesure où il s'agit de pièces d'époque ou d'aspect similaire à celui de l'époque de l'homologation de la moto ; des ensembles d'aspect contemporains sont interdits.

10/ Phares:

Le phare devra avoir l'aspect du phare d'origine. Les phares d'aspect contemporain sont interdits. Les phares additionnels sont acceptés.

11/ Carénage :

Le carénage, s'il est d'origine, sera conservé totalement ou partiellement, et pourra être totalement déposé. Les modèles dépourvus de carénage à l'origine pourront en être. Les sabots moteurs seront acceptés.

12/ Spécificités side-cars :

Définition : véhicule à trois roues laissant deux traces sur le sol et composé d'une moto formant une trace et d'un side-car pour le passager formant l'autre trace. Les side-cars doivent être homologués et strictement conformes au code de la route et à la feuille d'homologation. Ils devront être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au side-car homologué.

Les side-cars Rallyes Routiers Motos Classiques & Anciennes sont soumis aux articles : 2.3.19.3, 2.3.19.11, 2.3.19.13, 2.3.19.19, 2.3.19.24, 2.3.19.26, 2.3.19.27 des Annexes Techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route FIM et aux spécifications particulières ci-dessous:

1. Les pneus doivent être homologués : norme ETRTO (V.H ou Z) ou DOT ;
2. Ni le pilote ni le passager ne doivent être attachés ;
3. Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté ;
4. Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue ;
5. Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'en profil, il ne dépasse pas la surface du carénage et que, lors d'un accident, le bouchon ne peut pas être arraché. La mise à l'air libre du réservoir à carburant doit se faire sans que le pilote ou le passager ne puissent être atteints par les projections de carburant ;
6. Le garde-boue avant doit couvrir 100° au minimum de la circonférence de la roue avant ;
7. Si le side-car est amovible, il doit être fixé au motorcycle en quatre points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité ;
8. La garde au sol, mesurée sur toute la longueur et la largeur du véhicule, ne doit pas être inférieure à 75 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager ;
9. La suspension de la roue avant doit être conçue de telle façon qu'en position droite en avant, cette roue ne se déplacera que verticalement et dans un seul plan par rapport au motorcycle. Ce plan doit se trouver dans la direction de conduite. Cette action de suspension s'effectuera sans changement au carrossage et sans mouvement latéral. Le débattement de la suspension doit être d'au moins 50 mm ;
10. Le guidon doit être placé au-dessus de l'axe de la roue et plus haut que le siège conducteur. L'unité de direction peut seulement comporter une fourche ou un bras oscillant, monté sur un ou des supports ou sur une fourche télescopique. Les bras articulés sont autorisés pour diriger la roue du side-car ;
11. Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;
12. Les tuyaux d'échappement fixés à côté du side-car doivent être protégés pour éviter au passager de se brûler et leur sortie doit être horizontale sur 30mm au moins et dirigée vers l'arrière. Le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Side-car (ART. 2.3.19.29) ;
13. Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;
14. L'angle de braquage minimum de la roue avant doit être de 23° de part et d'autre de l'axe longitudinal ;
15. Les roues pourront être en 13 ou 14 pouces. Les roues de 15 pouces sont autorisées, mais avec une largeur de pneumatiques de 145 de largeur au maximum ;
16. La fourche avant sera d'origine ou pourra être remplacée par une fourche à deux amortisseurs de type « Earles » ou similaire ;

17. Le cadre doit être obligatoirement d'origine, il peut être renforcé, mais toute découpe ou surbaissement est interdit.
18. Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé.

13/ Passeport technique:

Le pilote devra présenter un passeport technique de sa moto, accompagnée de deux photos de sa machine (une par côté).

Les présentes règles générales de définition technique d'une machine dans le cadre du Championnat de France des Motos Classiques & Anciennes, catégorie Rallyes Routiers, s'appliquent à toutes les épreuves de Motos Classiques & Anciennes comportant une catégorie similaire organisées hors du présent championnat sur le territoire national.

