



RÈGLEMENT CHAMPIONNAT DE FRANCE

**MOTOS ANCIENNES ET CLASSIQUES
2022**

ARTICLE 1 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES	3
ARTICLE 1.1 - GENERALITES	3
ARTICLE 1.2 - CHAMPIONNATS DE FRANCE « MOTOS ANCIENNES RALLYES ROUTIERS »	3
ARTICLE 1.3 - CHAMPIONNATS DE FRANCE « MOTOS CLASSIQUES RALLYES ROUTIERS »	3
ARTICLE 2 – MOTOS ANCIENNES : DEFINITION TECHNIQUE REGLES GENERALES	3
ARTICLE 2.1 - HOMOLOGATION ET IMMATRICULATION	3
ARTICLE 2.2 - UTILISATION DE PIECES ADAPTABLES	3
ARTICLE 2.3 - PNEUMATIQUES	4
ARTICLE 2.4 - FREINS	4
ARTICLE 2.5 - ECHAPPEMENT	4
ARTICLE 2.6 - PHARES	4
ARTICLE 2.7 - CARENAGE	4
ARTICLE 2.8 – EXCLUSION	4
ARTICLE 3 – MOTOS CLASSIQUES : DEFINITION TECHNIQUE REGLES GENERALES	4
ARTICLE 3.1 - HOMOLOGATION ET IMMATRICULATION :	4
ARTICLE 3.2 - UTILISATION DE PIECES ADAPTABLES	5
ARTICLE 3.3 - PNEUMATIQUES	5
ARTICLE 3.4 - FREINS	5
ARTICLE 3.5 - ECHAPPEMENT	5
ARTICLE 3.6 - PHARES	5
ARTICLE 3.7 - CARENAGE	5
ARTICLE 3.8 - EXCLUSION	6
ARTICLE 4 - SPECIFICITES SIDE-CARS	6

ARTICLE 1 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES

ARTICLE 1.1 - GENERALITES

Les catégories Motos Anciennes et Motos Classiques concernent les motocyclettes et les side-cars homologués entre le **01/01/1955** et le **31/12/1996**

ARTICLE 1.2 - CHAMPIONNATS DE FRANCE « MOTOS ANCIENNES RALLYES ROUTIERS »

La catégorie « Motos Anciennes » concerne les motocyclettes et les side-cars homologués entre le **01/01/1955** et le **31/12/1980**.

La catégorie « Motos Anciennes » se disputera uniquement sur l'étape « de jour » et les participants ne figureront pas au classement « scratch » de l'épreuve.

Les concurrents de la catégorie « Motos Anciennes » désirant participer aux deux étapes devront obligatoirement s'inscrire en catégorie classiques et ils figureront au classement « scratch » de l'épreuve.

Le Championnat de France **2022** « Motos Anciennes Rallyes Routiers » retiendra, pour établir les classements définitifs, toutes les étapes dites « de jour », quel que soit le nombre d'épreuves de la saison.

Un titre de Champion de France sera attribué suivant le classement général de la catégorie, à condition qu'au moins 5 concurrents soient classés en fin de saison.

ARTICLE 1.3 - CHAMPIONNATS DE FRANCE « MOTOS CLASSIQUES RALLYES ROUTIERS »

Les catégories « Motos Classiques » concernent les motocyclettes et les side-cars homologués entre le **01/01/1981** et le **31/12/1996**.

Le championnat de France « Motos Classiques » se déroulera dans le cadre du Championnat de France des Rallyes Routiers Moto, dont chaque épreuve comporte deux étapes ; toutes les étapes seront comptabilisées.

Le Championnat de France **2022** « Motos Classiques Rallyes Routiers » retiendra, pour établir les classements définitifs, toutes les étapes, quel que soit le nombre d'épreuves de la saison.

Un titre de Champion de France sera attribué suivant le classement général de la catégorie, à condition qu'au moins 5 concurrents soient classés en fin de saison.

ARTICLE 2 – MOTOS ANCIENNES : DEFINITION TECHNIQUE - REGLES GENERALES

ARTICLE 2.1 - HOMOLOGATION ET IMMATRICULATION

Les motocycles et les side-cars admis doivent :

- avoir été homologués entre le **01/01/1955** et le **31/12/1980** ;
- avoir été immatriculée une première fois entre le **01/01/1955** et le **31/12/1980** ;
- être conformes aux normes du Code de la Route.

Si une machine est immatriculée après le **31/12/1980**, il appartiendra au concurrent de prouver que sa machine est bien conforme au modèle homologué avant cette date, et ce en fournissant, lors des Contrôles Techniques, des éléments rédigés en langue française **ou anglaise** (revues techniques, revues d'époque, cartes grises de modèles similaires, attestations du constructeur ou de l'importateur) corroborant ses dires.

Les immatriculations provisoires sont interdites.

Le récépissé d'homologation est exigé pour toute homologation à titre isolé.

Les motocycles et side-cars admis devront être techniquement conformes aux caractéristiques de leur homologation d'origine.

En cas de modification des caractéristiques de l'homologation d'origine, le pilote devra fournir un certificat d'immatriculation modifié.

ARTICLE 2.2 - UTILISATION DE PIECES ADAPTABLES

Certaines pièces d'origine sont parfois indisponibles ; leur remplacement par des pièces adaptables, correspondantes à l'époque de l'homologation de la moto est toléré.

ATTENTION : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 2.3 - PNEUMATIQUES

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.

ARTICLE 2.4 - 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 correspondant à ce qui existait à l'époque de l'homologation de la moto sera toléré.

Le perçage des disques est accepté.

Les étriers à deux pistons et les disques flottants sont tolérés.

ATTENTION : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 2.5 - 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 toléré. Quel que soit le système d'échappement utilisé, la valeur du niveau sonore est fixée à **96db** avec une tolérance de + 2 dB, ou encore la valeur mentionnée sur le certificat d'immatriculation.

ATTENTION : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 2.6 - PHARES

Les phares additionnels sont acceptés.

Ils devront être couplés au commutateur « feux de route/feux de croisement » du motorcycle et comporter de plus un interrupteur permettant de les neutraliser totalement.

ARTICLE 2.7 - CARENAGE

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 pourvus.

Les sabots moteurs seront acceptés.

ARTICLE 2.8 – EXCLUSION

Si, lors du contrôle technique, il est constaté qu'une machine est équipée de pièces adaptables d'une période ne correspondant pas à sa date de mise en circulation, le concurrent pourra prendre le départ, mais il ne marquera pas de points dans la catégorie « Motos Anciennes »

ARTICLE 3 – MOTOS CLASSIQUES : DEFINITION TECHNIQUE - REGLES GENERALES

ARTICLE 3.1 - HOMOLOGATION ET IMMATRICULATION :

Les motorcycles et les side-cars admis doivent :

- Avoir été homologués entre le **01/01/1981** et le **31/12/1996**;
- Avoir été immatriculée une première fois entre le **01/01/1981** et le **31/12/1996**;
- Être conformes aux normes du Code de la Route.

Si une machine est immatriculée après le **31/12/1996**, il appartiendra au concurrent de prouver que sa machine est bien conforme au modèle homologué avant cette date, 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 provisoires sont interdites.

Le récépissé d'homologation est exigé pour toute homologation à titre isolé.

Les motocycles et side-cars admis devront être techniquement conformes aux caractéristiques de leur homologation d'origine.

En cas de modification des caractéristiques de l'homologation d'origine, le pilote devra fournir un certificat d'immatriculation modifié.

ARTICLE 3.2 - UTILISATION DE PIÈCES ADAPTABLES

Certaines pièces d'origine sont parfois indisponibles ; leur remplacement par des pièces adaptables, correspondantes à l'époque de l'homologation de la moto est toléré.

ATTENTION : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 3.3 - PNEUMATIQUES

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.

ARTICLE 3.4 - 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 correspondant à ce qui existait à l'époque de l'homologation de la moto sera toléré.

Le perçage des disques est accepté.

Les étriers à deux pistons et les disques flottants sont tolérés.

ATTENTION : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 3.5 - 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 toléré. Quel que soit le système d'échappement utilisé, la valeur du niveau sonore est fixée à **96db** avec une tolérance de + 2 dB, ou encore la valeur mentionnée sur le certificat d'immatriculation.

ATTENTION : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 3.6 - PHARES

Les phares additionnels sont acceptés.

Ils devront être couplés au commutateur « feux de route/feux de croisement » du motocycle et comporter de plus un interrupteur permettant de les neutraliser totalement.

ARTICLE 3.7 - CARENAGE

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 pourvus.

Les sabots moteurs seront acceptés.

ARTICLE 3.8 - EXCLUSION

Si, lors du contrôle technique, il est constaté qu'une machine est équipée de pièces adaptables d'une période ne correspondant pas à sa date de mise en circulation, le concurrent pourra prendre le départ, mais il ne marquera pas de points dans la catégorie « Motos Classiques ». Il sera toutefois classé au classement « scratch » de l'épreuve.

ARTICLE 4 - SPECIFICITES 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 Anciennes et Classiques 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.

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

Secrétariat :

Belinda TEIXEIRA

Tel : 01 49 23 77 55

mail : bteixeira@ffmoto.com

Délégué FFM :

Jean-Jacques GUILLEMOZ

Tel : 06 10 80 85 28

mail : jackyguillemoz@hotmail.fr

Président du Comité Motos Classiques & historiques :

Gilles PLANCHON-TOURLY

Tel : 07 62 00 75 67

mail : gptourly@wanadoo.fr