

**REGLEMENT TECHNIQUE VITESSE**

**A. AVANT PROPOS**

*Dans l'esprit du présent texte, les modifications à apporter aux machines sont destinées à les rendre plus sûres qu'elles ne l'étaient à l'époque et non à les moderniser sans retenue.*

*Il est certain que si vous êtes l'heureux propriétaire d'une véritable machine de course vous n'aurez pas grand chose à revoir. Si par contre, votre machine est basée sur une sport de série, diverses améliorations devront y être apportées. Vouloir tirer le maximum d'une mécanique vieille parfois de 50 ans peut être source de bien de problèmes. Toutefois, ceci ne doit pas être fait au détriment de l'aspect, de la présentation et de la sécurité de nos motos.*

*Nous pratiquons la compétition dans le but de nous faire plaisir et de montrer au public, souvent plus attentif et connaisseur qu'on ne pourrait le croire, ce que les motos anciennes de compétition étaient et sont encore.*

*Le règlement qui suit est peu contraignant et ne pose aucun problème insurmontable. Il importe que chacun le respecte dans un souci de sportivité et de crédibilité.*

*Il va de soi que si un concurrent se présente avec une machine peu soignée et ne respectant pas le règlement, il se verra refuser l'accès à la piste. Il en va de même pour une moto sortant de la liste des machines admises et qui n'aurait pas été soumise à l'approbation des organisateurs.*

**B. GENERALITES**

**B.1.** Toute machine engagée devra être conforme en tout point au règlement technique et plus particulièrement aux impératifs de sécurité.

**B.2.** En cas de litige, sur chaque circuit, un responsable technique aura le pouvoir de refuser le départ aux machines non conformes.

**B.3.** Après une chute ou un accident, le concurrent devra représenter sa machine réparée au contrôle technique pour avoir à nouveau accès à la piste.

**B.4.** Les pilotes n'ayant jamais participé à une course devront donner la preuve qu'ils ont participé à des entraînements avant de s'engager à une épreuve.

**C. MACHINES ADMISES**

Cylindrée/ Catégorie	Date/ Caractéristique	Disque/ Numéro
Vintage	-> 31/12/1949 <b>voir règlement particulier</b>	Rouge/Blanc
50cc/Gr1	-> 31/12/1972 <b>voir règlement particulier</b>	Rouge/Blanc
50cc/Gr2	-> 31/12/1972 <b>voir règlement particulier</b>	Rouge/Blanc
200cc/Gr1	-> 31/12/1972, motos européennes	Noir/Blanc
200cc/Gr2	-> 31/12/1972, motos japonaises	Noir/Blanc
250cc/Gr1	-> 31/12/1972, monocylindre 2Tps & 4 Tps, bicylindres culbutés 4Tps	Vert/Blanc
250cc/Gr2	-> 31/12/1972, autres moteurs	Vert/Blanc
350cc/Gr1	-> 31/12/1972, monocylindre 2Tps & 4 Tps, bicylindres culbutés 4Tps	Bleu/Blanc
350cc/Gr2	-> 31/12/1972, autres moteurs <b>voir règlement particulier</b>	Bleu/Blanc

500cc/Gr1	-> 31/12/1972, monocylindre 2Tps & 4 Tps, bicylindres culbutés 4Tps	Jaune/Noir
500cc/Gr2	-> 31/12/1972, autres moteurs	Jaune/Noir
750cc	-> 31/12/1972, moteur 4Tps	Blanc/Noir
Illimité	-> 31/12/1972, cylindre max. 4Tps 1200cc, 2Tps 750cc	Blanc/Noir
Side-car/Gr1	roues de la moto ≥ 16", moteur max. 750cc 4T 2 soupapes -> 31/12/1972 <b>voir règlement particulier</b>	Blanc/Noir
Side-car/Gr2	<b>au moins UNE roue ≥15 "</b> moteur max. 750cc 4T ou 500cc 2T -> 31/12/1972 <b>voir règlement particulier</b>	Blanc/Noir
Side-car Gr3	<b>roues &lt; 15",</b> moteur max. 1300cc4T ou 750cc2T, -> 31/12/1972 <b>voir règlement particulier</b>	Blanc/Noir
Side-car Grand Prix 600cc	Tout side-car de Grand Prix jusque 31/12/1950 <b>voir règlement particulier</b>	Blanc/Noir
Side-car Grand Prix 500cc	Tout side-car de Grand Prix de 01/01/1951 -> 31/12/1972 <b>voir règlement particulier</b>	Blanc/Noir
Parade	Toutes les motos de valeur ou d'intérêt technique que le propriétaire ne désire pas engager dans une épreuve sportive & d'avant le 31/12/1979 <b>voir règlement particulier</b>	

**C.1.** Les plaques portant les numéros seront au nombre de trois par machine ou par attelage : une frontale et deux latérales. Elles devront être fixées solidement.

**C.2.** Les plaques latérales devront être visibles, pilote assis sur la moto. Si les chronomètres ne peuvent pas lire vos numéros, ils ne pourront pas vous classer.

**D. REGLEMENT GENERAL**

**D.1. PARTIE CYCLE**

**D.1.1.** Les renforts de cadre sont autorisés.

**D.1.2.** Sur les machines équipées pour la route, démontage obligatoire de l'équipement route y compris plaque d'immatriculation.

**D.1.3.** Le carénage est facultatif. Si absent, un garde-boue doit être monté sur la roue avant. Si présent, il doit être conforme au modèle d'origine. Idem pour la selle et le réservoir.

**D.1.4.** Les béquilles doivent être démontées.

**D.1.5.** La fourche peut être remplacée par un modèle apparu avant le 31/12/1972 et conforme à l'époque de la machine.

**D.1.6.** Les freins seront à tambours uniquement, excepté pour sidecar Gr2-Gr3-GP500, 500 Gr2, 750cc et Illimité. Ils doivent être de conception et de modèle antérieur au 31/12/1972.

**D.1.7.** Amortisseurs : Pas de modèles à réservoir séparé.

**D.1.8.** Les pneus sont libres, sauf slicks, slicks retailés et pluie. Les pneus en mauvais état ne seront pas acceptés. Aucune modification ne sera admise aux cadres, fourches et bras oscillants afin d'adapter un pneu plus large. La profondeur minimale des dessins sera de 2.5mm.

**D.1.9.** Le diamètre des roues sera de 18" minimum et seront exclusivement à rayons, sauf pour side-car (**voir règlement particulier**).

**D.1.10.** Les écrous de roues et des étriers de freins devront être freinés efficacement au moyen de fil de fer, inox ou laiton.

**D.1.11.** Tous les leviers devront être à boule et les cocottes convenablement serrées. La poignée des gaz devra revenir seule en butée. Sauf carburateur à commande desmodromique.

**D.1.12.** Les guidons et bracelets devront être bouchés à leurs extrémités et fermement fixés.

**D.1.13.** Fourche en butée, une main gantée ne peut toucher ni le carénage, ni le réservoir

**D.1.14.** Les repose-pieds, pédales de frein et sélecteurs seront sans arête vive et bouchés s'ils sont tubulaires. Les tiges de frein et tendeurs de chaîne seront protégés par un embout plastique.

**D.1.15.** Colonne de direction, bras oscillant, roulements de roues, ancrage de freins seront avec **jeu normal**.

**D.1.16.** Les câbles de freins seront en parfait état et correctement dimensionnés. Si un serre-câble est utilisé, il devra être doublé.

**D.1.17.** Les roues devront être correctement rayonnées sans jeu ni rayons manquants.

**D.1.18.** Les batteries devront être recouvertes d'une protection, afin d'éviter les projections d'acide.

**D.1.19.** Une plaquette recouvrant et protégeant le point d'intersection chaîne/courotte arrière doit être installée.

**D.1.20.** D'une manière générale, tout ce qui n'a pas été mentionné: selle, échappement, réservoir etc... doit être solidement fixé.

**Tout bricolage hasardeux risquera d'entraîner la non-conformité de la moto.**

**D.2. MOTEUR ET BOITE DE VITESSE**

**D.2.1.** Modèle conforme à l'époque de la machine.

**D.2.2.** Pièces internes libres y compris la boîte de vitesse. Pièces externes respectant l'aspect d'époque.

**D.2.3.** Adaptation d'un sélecteur au pied autorisé sur boîte à commande manuelle.

**D.2.4.** Les carburateurs seront d'un modèle conforme à l'époque de la machine. AMAL MK2 et Smoothbore autorisés sur side-car Gr2-Gr3-GP500, 750cc et Illimité. Carburateurs à pompes de reprises interdits jusque et y compris 500 Gr1, ainsi qu'en SC Gr1.

**D.2.5.** Tous les bouchons de niveau et de vidange d'huile, tous les écrous et les raccords d'huile sous pression devront être freinés efficacement au moyen de fil de fer, inox ou laiton.

**D.2.6.** Tous les tuyaux de reniflard devront déboucher dans un ou plusieurs récipients incassables d'une capacité de 250cc (500cc FMB) minimum et devront être solidement fixés le plus verticalement possible, et munis d'une mise à l'air.

**D.2.7.** Toutes pertes d'huile normales devront être absorbées par un système de type éponge ou autre, de manière à ne pas tomber sur le sol, les pneus ou les freins.

**D.2.8.** Le rapport alésage/course doit être inscrit de manière indélébile sur le moteur.

**D.3. TRANSMISSIONS**

**D.3.1.** Les transmissions primaires devront être recouvertes d'un carter.

**D.3.2.** Les transmissions par courroies sont autorisées.

#### D.4. ALLUMAGE.

D.4.1. Aucune restriction.

#### D.5. EQUIPEMENT.

D.5.1. L'équipement du concurrent se composera

**obligatoirement** :

D.5.1.1. D'une combinaison de cuir en **une pièce**

D.5.1.2. D'un casque moderne homologué de type **intégral monobloc** en règle de législation FIM.

D.5.1.3. De gants et de bottes de cuir.

D.5.1.4. Une protection dorsale **obligatoire**.

D.5.2. Pas d'équipement de couleur vive ou fluo.

D.5.3. A la jointure des gants et des manches, ainsi qu'à celle des bottes et des jambes, la peau ne pourra être visible quelque soit la position adoptée.

D.5.4. Les casques ne doivent pas présenter de défaut ou de traces de chutes importantes.

#### D.6. CONTROLES TECHNIQUES

D.6.1. **Chaque concurrent devra se présenter au contrôle technique vêtu de son équipement COMPLET.**

D.6.2. Les contrôles techniques se dérouleront à un emplacement bien défini à l'avance dans le paddock. Vous devrez **vous y présenter à l'heure prévue** de manière à ne pas vous faire perdre du temps ni aux contrôleurs techniques. Ils ne sont pas là pour vous ennuyer, mais pour vous aider à respecter des mesures de sécurité qui sont primordiales. Ménagez-les !

D.6.3. Les sidecars munis d'un carénage se présenteront au CT avec le carénage démonté. Il sera monté et fixé sur place afin de permettre le contrôle des fixations.

#### D.7. DOCUMENTS TECHNIQUES

D.7.1. Toutes les motos et sidecars doivent se présenter au contrôle d'éligibilité.

D.7.2. Le contrôle d'éligibilité se fera au même endroit et juste avant le contrôle technique.

D.7.3. Le certificat de conformité CRMB sera obtenu après avoir complété le dossier technique qui sera en votre possession au moment de votre inscription au club ou sur demande au secrétariat. Celui-ci autorise un passage prioritaire au CT.

D.7.4. Trois photos du véhicule, en gros plans et sans carénage, devront être fournies lors de la demande de conformité.

D.7.5. La première demande de conformité coûtera 10€.(gratuite pour membres CRMB)

D.7.6. Les modifications d'un certificat de conformité ou l'obtention d'un certificat de conformité pour un véhicule supplémentaire coûtera 10€.

D.7.7. Lors de son adhésion au club, chaque concurrent ou passager side-car, renseignera au secrétariat sa date de naissance et son groupe sanguin.

D.7.8. Les certificats CRMC, VVF et IHRO sont acceptés.

#### D.8. NIVEAU SONORE

D.8.1. Max 105dB. Un sonomètre est mis à la disposition des membres afin de rendre leur(s) véhicule(s) conforme(s) à la législation en vigueur lors d'une épreuve.

#### D.9. CLASSEMENT

D.9.1. Répartition des points :

1. 25pt, 2. 20, 3. 16, 4. 13, 5. 11, 6. 10, 7. 9, 8. 8, 9. 7, 10. 6, 11. 5, 12. 4, 13. 3, 14. 2, 15. 1,

D.9.2. Toutes les manches seront comptabilisées pour le classement au Challenge CRMB.

D.9.3. Pour entrer dans le classement, il faudra avoir participé à trois épreuves minima.

#### E. REGLEMENT PARTICULIER

##### E.1. MOTEURS BMW

E.1.1. Les moteurs BMW jusque et y compris la série 7 sont acceptés. **Sont interdits** : culasses 4 soupapes (sauf Apfelbeck), carburateurs diam >42mm.

##### E.2. SIDE-CARS

E.2.1. **Side-cars Gr1**: roues de la moto  $\geq 16"$ , freins à disque interdits, pneu du panier max. 4" de large, cylindrée maximum 750cc 4T à 2 soupapes, carburateurs de diamètre max. 36mm, position 'sitter' uniquement. Moteur 1000cc Vincent autorisé.

**Side-car Gr2**: au moins une roue  $\geq 15"$ , freins à disque autorisés, cylindrée max. 750cc 4T ou 500cc 2T, carburateurs diamètre max. 36mm pour 4T et 34mm pour 2T. Moteur 1000cc Vincent autorisé **Side-car Gr3**: roues de moins de 15", cylindrée maximum 1300cc pour 4T et 750cc pour 2T.

E.2.2. Pour les side-cars Gr3 le système de freinage hydraulique double circuit séparé est obligatoire sur la pédale de frein arrière. Un maître-cylindre commande un étrier de la roue arrière et un du panier et un maître-cylindre commande au minimum un étrier de la roue avant. Le maître-cylindre sur la poignée du guidon commande un autre étrier de la roue avant.

E.2.3. Le système maître-cylindre Tandem est autorisé.

E.2.4. Les écrous et boulons de té de fourches supérieures devront être freinés efficacement par une goupille ou du fil de fer, inox ou laiton.

E.2.5. Les écrous et boulons de té de fourches inférieures devront être soudés ou arrêtés au moyen d'une goupille.

E.2.6. Le coupe-circuit de type "Hors Bord" est **obligatoire**.

E.2.7. Le pilote et le passager doivent être équipés de chaussures ou bottes en cuir recouvrant la malléole. Le système de fermeture ne peut présenter de risque d'accrochage (protection par velcro, bande adhésive,...)

E.2.8. Les pneus ne dépasseront pas une largeur de 5,5" ou 145mm suivant conformité du marquage du fabricant de pneumatiques.

E.2.9. Pour les machines à transmission acatène une protection mécanique de l'accouplement boîte de vitesses/cardan est obligatoire. L'ensemble selle-genouillère est admis comme protection.

##### E.3. 50CC

E.3.1. Pas d'admission par clapets

E.3.2. Les roues seront de 17" minimum.

E.3.3. Le pot de détente doit avoir un aspect d'origine.

E.3.4. **Catégorie Gr1**. Admission par disque interdite, pas de monoshock, pas de radiateurs dans le nez du carénage. Freins à tambours, roues à rayons, carénage à nez rond et sans sabot acceptés.

E.3.5. **Catégorie Gr2**. id. Gr1,sauf admission par disque obligatoire.

##### E.4. VINTAGE

E.4.1 Machines admises des débuts au 31/12/1949, suspension arrière coulissante acceptée. Fourche à parallélogramme. Fourche télescopique correspondant à l'époque acceptée sur base de présentation, d'un dossier prouvant son montage originel sur le type de machine concerné et durant la période concernée. Ceriani GP ou équivalent interdite.

#### E.5. 350 Gr2

E.5.1. Motos Yamaha TZ : refroidissement liquide autorisé, mais diamètre carburateur  $\leq 34$ mm. Powerjet interdit.

#### E.6. PARADE

E.6.1. La béquille centrale et/ou latérale doit être attachée efficacement ou enlevée.

E.6.2. Les phares et feux arrière, ainsi que les clignotants seront enlevés ou cachés au moyen de toile isolante.

E.6.3. Pas de perte intempestive d'huile ou de carburant. Les bouchons de vidange et remplissage d'huile doivent être sécurisés au moyen d'un fil-frein ou d'un recouvrement silicone.

E.6.4. Pas de rayons manquants ou cassés.

E.6.5. Tous les éléments devront être en bon état général et fixés convenablement.

E.6.6. Tout bricolage hasardeux risquera d'entraîner la non conformité du véhicule.

##### E.6.7. Equipement

E.6.7.1. Une combinaison en cuir (une pièce de préférence),

E.6.7.2. D'un casque moderne homologué (de préférence intégral monobloc) en règle de législation FIM.

E.6.7.3. De gants et de bottes ou chaussures hautes en cuir.

E.6.7.4. Protection dorsale conseillée

E.6.8. Une moto inscrite en Régularité ne peut être inscrite avec le même pilote et durant le même meeting dans une catégorie course

#### F. DRAPEAUX DE COURSE

Conforme au règlement sportif de la Fédération Belge de Motocyclisme (FMB)