

FEDERATION MOTOCYCLISTE DE BELGIQUE

COMMISSION SPORTIVE

Groupe Travail Classic Bikes

REGLEMENT TECHNIQUE COURSES SUR ROUTE CLASSIC BIKE 2014

SOMMAIRE

1	GENERALITES	1
2	REGLES GENERALES DE SECURITE	1
3	REGLES TECHNIQUES GENERALES	3
4	REGLES SPECIFIQUES SOLO	6
5	REGLES SPECIFIQUES SIDECARS	10
6	EXCEPTIONS	11
7	DIAGRAMMES	12

1 GENERALITES

L'aspect extérieur des machines ainsi que toutes les pièces doivent correspondre à l'aspect original, en ce y compris dimensions et formes, sauf si l'on peut prouver que les modifications apportées correspondent à la période.

Etant donné que les machines évoluaient en permanence en vue d'en améliorer les performances, le test dénommé 'Test des 10 pas' (ou 10 pieds), dans lequel il suffit que la machine ressemble fortement à la version originelle à une distance de quelques pas, est appliqué. Grâce à quoi les répliques de cadres, de pièces ou de machines complètes peuvent, suite à l'utilisation de techniques de fabrication particulières ne permettant pas à chaque pièce d'être 2 fois exactement identiques, être légèrement différentes de l'original. Les compétitions classiques doivent avoir le style et l'aspect de la période relevante durant laquelle la machine a été construite et utilisée.

Si une moto ne convient pas aux critères ci-dessus et que le coureur ne peut en prouver la conformité, le Directeur de Course peut prendre une des décisions suivantes:

- a) accepter dans la classe mais "Hors Classement"
- b) accepter dans une autre classe mais "Hors Classement"
- c) refuser le départ

Si la conformité est prouvée, le cas sera ajouté à la liste des exceptions. Le Collège Technique étudiera ce cas et fera une proposition au "Groupe de Travail Classic Bikes" pour la saison prochaine: soit le garder dans la liste des exceptions, soit l'ajouter aux critères.

2 REGLES GENERALES DE SECURITE

Toutes les motos doivent satisfaire aux règles ci-dessous, sauf si mentionné autrement dans le règlement ("Règles Spécifiques").

2.01 Protection de pièces tournant librement

Toutes les pièces tournant librement doivent être recouvertes d'une protection afin d'éviter que le coureur ou le passager ne se blesse pendant qu'ils roulent.

Ceci est aussi d'application pour la roue arrière et la roue d'un sidecar et une protection de chaîne doit être présente.

2.02 Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide. La colonne de direction présentera un jeu normal.

2.03 Angle de braquage

L'angle de braquage du guidon, vu de devant, doit être d'au moins 15° de chaque coté.

L'arrêt de cet angle ne peut être effectué que par des bouchons (réglables).

L'espace entre réservoir et carénage ainsi qu'entre réservoir et guidon doit être au minimum de 30mm.

2.04 Leviers

Les leviers doivent être soigneusement arrondis afin d'éviter les blessures.

Les extrémités arrondies des leviers d'embrayage et de frein doivent avoir un diamètre minimum de 10mm. Exception: "Vintage" avec des leviers réglables.

2.05 Poignée de gaz

Les boisseaux de carburateurs doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le conducteur lâche la poignée de gaz. Exception: "Vintage" avec leviers réglables

2.06 Câbles

Les câbles doivent être placés de façon à ce qu'ils ne se coincent pas.

Seuls les embouts soudés ou pliés sont autorisés.

Les câbles de freins sont en parfait état et de dimension correcte.

Si un serre-câble est utilisé, il devra être soudé ou dédoublé. .

2.07 Repose-pieds

Les repose-pieds doivent soit être recouverts de caoutchouc, soit pourvus d'un profil anti-dérapant. Les extrémités doivent être arrondies et d'un diamètre minimum de 16 mm. Les repose-pieds repliables doivent revenir automatiquement.

2.08 Roues

Les roues doivent être en parfait état, sans jeu, ni rayons manquants. Axes des roues en alliages légers sont interdits.

2.09 Pneus

La profondeur du profil de la bande de roulement doit être d'au moins 1,5 mm. Les pneus avec un profil inférieur à 90% sont interdits. Les pneus slicks sont interdits excepte IPC. L'index de vitesse du pneu doit être adapté à la vitesse maximale de la moto (au moins V = 210 km/h). Les pneus en mauvais état sont interdits.

2.10 Distance entre pneu et véhicule

La distance entre les pneus, fourche, bras oscillant, etc. doit être d'au moins 4 mm. La distance jusqu'au garde-boue doit être d'au moins 15 mm.

2.11 Freins

Les freins doivent fonctionner efficacement sur les deux roues au moyen de systèmes séparés. L'ancrage de freins sera bien fixé et sécurisé.

2.12 Garde- boues

Les extrémités et les côtés des garde- boues métalliques doivent avoir soit un bord protégé, soit un rebord de 2,5 mm.

2.13 Plaques numéro

Les plaques numéros doivent être arrondies ou avoir un rebord d'un rayon minimal de 3mm.

2.14 Angle d'inclinaison

Tous les véhicules à l'exception des sidecars doivent avoir un angle d'inclinaison de 45°, sans coureur.

2.15 Batterie

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

2.16 Tuyaux d'alimentation d'huile

Les tuyaux d'alimentation d'huile doivent être correctement fixés, tous les boulons, banjos et écrous qui font partie du circuit de lubrification d'huile doivent être sécurisés. Les tuyaux d'alimentation d'huile longuement sous pression doivent être d'un matériau flexible.

2.17 Bouchon d'huile

Tous les bouchons d'huile et de vidange doivent être munis d'un fil de sécurité..

2.18 Bouchons des réservoirs d'essence et d'huile

Ils ne peuvent pas s'ouvrir d'eux mêmes ou être arrachés en cas d'un accident. Si nécessaire ils doivent être muni d'un fil de sécurité.

2.19 Liquides de refroidissement

Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau sans additif.

2.20 Récupérateurs d'huile

Lorsqu'une machine est munie d'un reniflard, la sortie de celui-ci doit se faire dans un récipient récupérateur. La capacité minimale de ce récipient doit être d'au moins 250cc pour la boîte de vitesse et de 500 cc pour le moteur.

Ils devront être fixés solidement, le plus verticalement possible et être munis d'une mise à l'air. Lorsqu'une machine est équipée de chaînes tournant à l'air libre, un récipient permettant de récupérer tout le lubrifiant s'échappant du système de lubrification à huile perdue ou au goutte à goutte doit être installé.

Toute perte d'huile normale doit être absorbée par un système de type éponge ou autre, de manière à ne tomber ni sur le sol, ni sur les pneus, ni sur les freins.

2.21 Doit être enlevé

Sur les machines équipées pour la route, démontage obligatoire de l'équipement routier y compris la plaque d'immatriculation. A l'exception de la Parade (voir 4.17)
Les béquilles doivent être démontées.

2.22 Doit être ajouté

Les écrous de roues et des étriers de freins doivent être freinés efficacement au moyen d'un fil de fer, d'innox ou de laiton.
La tige de frein arrière et les tendeurs de chaîne doivent être protégés par un embout plastique.
Une protection de chaîne doit être présente au point de contact entre roue arrière et chaîne.

2.23 Niveau de bruit

Chaque moto doit être équipée d'un silencieux
Maximum pour toutes les machines: 105dB

2.24 Règles supplémentaires pour sidecars

Cadre: le sidecar doit, s'il ne s'agit pas d'un châssis intégral, être solidement fixé à la moto, par trois points au moins.

Fourche: les écrous et boulons du té de fourche supérieur doivent être freinés efficacement par une goupille ou un fil de fer, inox ou laiton. Les écrous et boulons de té de fourche inférieur doivent être soudés ou bloqués au moyen d'une goupille.

Le guidon doit être fixé sur la fourche plus haut que le point le plus bas de la selle du pilote.

L'angle de braquage du guidon: vu de devant, doit être d'au moins 20° de chaque côté.

La distance entre les pneus, fourche, bras oscillant, etc. doit être d'au moins 8 mm.

Les réservoirs montés dans les sidecars doivent avoir une protection spéciale évitant tout contact avec le sol.

Le bouchon de remplissage du réservoir d'essence doit se trouver sous ou au même niveau que le carénage afin d'éviter qu'il ne soit arraché en cas d'accident.

En cas de présence d'une batterie elle doit être protégée de sorte que ni le coureur ni le passager ne puisse venir en contact avec le contenu.

Pour les machines à transmission par cardan, une protection mécanique de l'accouplement boîte de vitesses/cardan est obligatoire. L'ensemble selle/genouillère d'une seule pièce est admis comme protection, p.ex. en polyester.

Tous les sidecars doivent disposer d'un équipement de sécurité coupant l'allumage lorsque le pilote quitte le véhicule. Le coupe-circuit de type "Hors Bord" est obligatoire.

Les pompes à essence électriques doivent être connectées à un coupe-circuit pour en assurer l'arrêt en cas d'accident.

Le passager devra être équipé de chaussures ou bottes recouvrant totalement la malléole.

Pneus ne peuvent dépasser 5,5" ou 145mm. Pas d'application pour les sidecars Post Classic

Propulsion uniquement par le roue arrière.

2.25 Véhicules dangereux

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

Un véhicule non conforme aux points de sécurité est interdit à la course.

Le Délégué Technique qui constate un manquement au véhicule et qui estime que ce manquement peut être dangereux pour le coureur ou quelqu'un d'autre préviendra le Directeur de Course qui après consultation peut éventuellement retirer la machine de la compétition.

3 REGLES TECHNIQUES GENERALES

Toutes les motos doivent correspondre aux règles mentionnées ci-dessous sauf si autrement mentionné dans les "Règles Spécifiques".

3.01 Matériaux interdit

L'usage de titane pour des pièces de cadre

L'usage du kevlar ou fibre de carbone est interdit, sauf pour les échappements

3.02 Suralimentation

Seules les motos vintage équipées d'une suralimentation seront autorisées ou jusqu'au 31/12/1949.

3.03 Carburants

Seuls les carburants du commerce ou l'essence aviation Avgaz 108 octanes sont autorisés.
Si du méthanol est utilisé, obligation de coller un autocollant « Méthanol » sur le réservoir.
Carburant écologique Bio Ethanol autorisé.

3.04 Cadre

Doit être d'un type (apparence et modèle) utilisé durant la période relevante pour la catégorie concernée, l'apparence et les dimensions d'origine doivent être gardées.

Seuls les cadres en tubes sont autorisés.

Les cadres en aluminium sont interdits sauf en catégories Post Classic et IPC

Les renforts de cadre sont autorisés.

3.05 Fourche

La fourche peut être remplacée par un modèle conforme à l'époque de production de la machine.

Tubes de fourches télescopiques d'un diamètre supérieur à 35 mm sont interdits pour les classes jusqu'au 31/12/1972, Un diamètre de 38mm est autorisé pour les classes du 01/01/1973 au 31/12/1982.

Fourches télescopiques Upside Down interdites.

3.06 Suspensions arrières

La suspension arrière peut être remplacée par un modèle conforme à l'époque de production de la machine.

La suspension Monochock ou centrale arrière est interdite. Excepte IPC.

Amortisseurs à réservoir séparé interdits.

Suspension arrière avec système de liaison interdite.

3.07 Guidon

Largeur minimale: 500 mm.

3.08 Roues

Seules les roues à rayons traditionnelles sont acceptées, excepte les IPC

Le diamètre des roues sera de 18" minimum. Exception: Vintage minimum 19" et IPC minimum 17"

Largeur maximum de la jante: 3,50"

3.09 Pneus

L'usage de slicks, slicks retailés, pneus retailés et pneus de pluie est interdit excepte IPC.

Seuls les pneus racing profilés et les pneus sport sont autorisés, excepte IPC.

Couvertures chauffantes interdites.

Largeur maximum du pneu: 130 mm

3.10 Freins

Doivent être de marque et de type utilisés dans la période relevante pour cette moto.

Seuls les freins seront à tambour sont autorisés jusqu'au 31/12/1972 , exception 500cc GR2

Seuls le étriers à 2 pistons sont autorisés

Etriers à 4 pistons et plus sont interdits

Disques de frein flottants interdits (excepte Norton)

Pour les sidecars, en plus du système de frein au guidon, un système de freinage à double circuit (système tandem) sur le frein au pied est obligatoire. Un circuit commande la roue arrière et celui de la 3ème roue, le second circuit commande une ou deux pinces de frein sur la roue avant. Un maitre-cylindre principal sur le guidon commande une pince de frein indépendante sur la roue avant.

3.11 Garde- boues

Doivent être de style et d'apparence utilisés durant la période relevante de cette moto.
Ils ne sont pas obligatoires si la moto est pourvue d'un carénage complet (fermé sous la tête de fourche jusqu'à la culasse ou radiateur).

Ces carénages dirigent le flux d'air ou eau de pluie vers le radiateur ou la culasse assurant ainsi la fonction d'un garde boue (qui peut donc être démonté)

Si le carénage est découpé sous la tête de fourche entre les bras de fourche, un garde boue doit être installé.

3.12 Réservoir d'essence, selle et carénage

Doivent être de style et d'apparence utilisés durant la période relevante de cette moto.

Les motos peuvent participer sans carénage, mais dans ce cas elles doivent être équipées d'un garde-boue avant.

3.13 Plaques numéros

Elles doivent être placées à l'avant et aux cotés gauche et droit.

Elles doivent ovales: hauteur 230 mm et 280 mm de large.

Les numéros doivent avoir 140 mm de haut, une épaisseur de 25 mm et ne pas être plus larges que 80 mm

La distance entre les numéros doit être de 15 mm ou plus.

Un emplacement bien visible sur le carénage peut être prévu pour les numéros si les motos et side-cars en sont équipés.

3.14 Moteur

L'apparence extérieure de toutes les parties du moteur doit être gardée comme à l'origine, sauf si l'on peut prouver que ces changements extérieurs datent de la période relevante.

Les parties internes du moteur peuvent être modifiées, mais la machine doit participer dans la classe de cylindrée correcte.

Obligation d'inscrire de manière indélébile les valeurs alésage/course sur le moteur.

3.14.01 Principe de fonctionnement

Le principe de fonctionnement historique de la moto ne peut pas être changé, c.à.d. :

- pour moteurs 4-temps: OHC, OHV, SV, la chaîne de distribution, l'angle et le nombre de soupapes, les poussoirs, etc.,
- pour moteurs 2-temps: piston, admission rotative, membrane, systèmes de contrôle de l'échappement

doivent être gardés tels que produits à l'origine.

3.14.02 Cylindrée

La cylindrée d'origine peut être augmentée par alésage jusqu' à 10% si le matériau est usé et qu'on ne peut plus obtenir de pièces d'origine et à condition qu'on ne dépasse pas la cylindrée maximale de sa classe.

3.15 Boite de vitesse

Doit être de type et modèle utilisés durant la période relevante de la moto. Doit garder l'apparence extérieure d'origine.

Les parties internes de la boîte de vitesse peuvent être changées.

L'adaptation d'un sélecteur au pied est autorisée pour les motos équipées d'une boîte à commande manuelle.

3.16 Transmission

Les transmissions par courroies sont autorisées, mais doit être invisible

Le rapport final peut être changé.

3.17 Carburateurs

Il n'y a pas de restriction au diamètre des carburateurs, mais ils doivent être de type et modèle utilisés durant la période relevante de la moto

Carburateurs à Power Jet interdits.

Carburateurs à pompe de reprise autorisés pour les classes APRES 31/12/1972

L'injection est interdite

Carburateurs à boisseau plat (excepté Lectrons & Gardner d'époque) interdits

Ils doivent être conformes et avoir l'aspect extérieur pour la période relevante de la moto

3.18 Filtre à air

Toutes les machines peuvent être équipées d'un boîtier de filtre à air, même si elles n'en sont pas équipées à l'origine.

3.19 Allumage

Il n'y a pas de restriction quant au type ou système utilisé.

Si des pièces électroniques non standard sont utilisées, ces composants doivent être cachés. Ils doivent être conformes et avoir l'aspect extérieur pour la période relevante de la moto

3.20 Instruments de contrôles

Ils doivent être conformes et avoir l'aspect extérieur pour la période relevante de la moto

4 REGLES SPECIFIQUES SOLO

Les motos doivent toujours être conformes aux "Règles Générales de Sécurité" et aux "Règles Techniques Générales". Les "Règles Spécifiques" sont les spécifications techniques générales connues d'après la classe.

Si une moto appartient à une classe mais ne correspond pas aux exigences spécifiques de cette classe, il revient au coureur de prouver que sa moto, dans cette configuration, a bien été construite ou a participé à des courses sur route durant cette période et dans cette classe.

4.1 Vintage

Période: -> 31/12/1949

Fourche à parallélogramme ou télescopique correspondant à l'époque concernée (sur base de présentation d'un dossier prouvant le montage originel sur ce type de machine et durant la période concernée).

Combinaison 'Rigide/Webb' conseillée, mais suspension arrière coulissante et fourche télescopique sont autorisées

Toutes les pièces doivent correspondre à la période

Amortisseurs de direction à huile interdits

Les roues doivent avoir un diamètre de 19 pouces minimum

Largeur maximum de la jante: 2,15" (= WM 3)

Largeur maximum du pneu: 108 mm (= 4")

Seuls les compte tours mécaniques sont autorisés

Allumage par magnéto uniquement

Moteurs à compresseur autorisés

Carters de transmission primaire peuvent être à moitié ouverts

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1949

4.2 50cc GR1

Période: -> 31/12/1972

Moteur: max. 50cc

Largeur minimale au guidon: 400 mm.

Les roues seront de 17" minimum.

La profondeur du profil de la bande de roulement doit être d'au moins 1 mm.

Seul le carénage à nez rond, et sans sabot inférieur accepté.

Radiateurs dans le nez du carénage sont autorisés

Admission par disque rotatif autorisée,

Admission par clapets interdite

Le pot de détente garde son aspect d'origine.

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.3 50cc GR2

Période: -> 31/12/1983

Moteur: max. 50cc, pour les derniers modèles, p.ex. Van Veen, Bultaco, Minarelli, Villa, etc,
Largeur minimale au guidon: 400 mm.

Les roues seront de 17" minimum.

La profondeur du profil de la bande de roulement doit être d'au moins 1 mm.

Cadre monocoque et roues à bâtons autorisés.

Admission par clapets interdite

Pas de modèles 80cc.

Admission par disque rotatif autorisée,

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

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.4 200cc GR1

Période: -> 31/12/1972

Moteur: max. 200cc

Seules les marques européennes sont autorisées

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.5 200cc GR2

Période: -> 31/12/1972

Moteur: max. 200cc

Seules les marques japonaises sont autorisées

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.6 250cc GR1

Période: -> 31/12/1972

Moteur: min. 200cc, max. 250cc, 1 cylindre 2 ou 4 Temps OHV, OHC, DOHC ou 2 cylindres 4 Temps
uniquement OHV ou 2 cylindres 2 Temps européens jusqu'à l'année de construction 31/12/1965

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.7 250cc GR2

Période: -> 31/12/1972

Moteur: min. 200cc, max. 250cc minimum 2 cylindres 2 ou 4 Temps

Seuls les arbre à cames en tête (OHC) ou double arbre à cames en tête (DHC) sont autorisés

Refroidissement à liquide est interdite.

Tubes de fourche d'un diamètre supérieur à 38mm interdits

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.8 350cc GR1

Période: -> 31/12/1972

Moteur: min. 250cc, max. 350cc, 1 cylindre 2 ou 4 Temps OHV, OHC, DOHC ou 2 cylindres 4 Temps
uniquement OHV ou 2 cylindres 2 Temps européens jusqu'à l'année de construction 1965

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.9 350cc GR2

Période: -> 31/12/1972

Moteur: min. 250cc, max. 350cc minimum 2 cylindres 2 ou 4 Temps

Seuls les arbre à cames en tête (OHC) ou double arbre à cames en tête (DHC) sont autorisés

Refroidissement à liquide interdite.

Tubes de fourche d'un diamètre supérieur à 38mm interdits

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.10 500cc GR1

Période: -> 31/12/1972

Moteur: min. 350cc, max. 500cc avec 1 cylindre 2 ou 4 Temps OHV, OHC, DOHC ou 2 cylindres 4
Temps uniquement OHV

Tubes de fourche d'un diamètre supérieur à 38mm interdits

Refroidissement à air et à eau autorisés

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.11 500cc GR2

Période: -> 31/12/1972

Moteur: min. 350cc, max. 500cc minimum 2 cylindres 2 ou 4 Temps

Seuls les arbre à cames en tête (OHC) ou double arbre à cames en tête (DHC) sont autorisés
Freins à disque sont autorisés.

Refroidissement à air et à eau autorisés

Tubes de fourche d'un diamètre supérieur à 38mm interdits

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.12 750cc

Période: -> 31/12/1972

Moteur: min. 500cc, max. 750cc

Tubes de fourche d'un diamètre supérieur à 38mm interdits.

Largeur maximum du pneu: 140 mm.

Les freins à disque sont autorisés.

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.13 Post Classic 2T GR1

Période: 01/01/1973 <-> 31/12/1982

Moteur: 2 cylindres 2 Temps, min. 250 cc max. 350 cc. Les moteurs doivent être des bicylindres parallèles avec freins à tambour et bi-amortisseurs à l'arrière.

Classe pour machines de compétition japonaises à freins à tambour et libre pour motos de compétition européennes à freins à tambour ou freins à disques jusque 1982.

Partie cycle: uniquement machine de compétition (ex-usine ou compétition client).

Les cadres doivent être en tube de section ronde ou carrée à l'exception des monocoques [cadres delta box interdits]

Motos de route coursifiées interdites.

Tubes de fourche d'un diamètre supérieur à 38mm interdits.

Le montage d'un amortisseur de direction au-dessus du té de fourche supérieur est interdit.

Seules les roues à rayons avec freins à tambour ou à disques sont autorisées.

Refroidissement à air ou à eau autorisés.

L'admission par clapets est interdite.

Boîte de vitesses à cassette interdite à l'exception des motos de marque MBA & Harley Davidson

Carburateurs à boisseaux plats interdits [sauf Lectrons d'époque]

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1982

4.14 Post Classic 2T GR2

Période: 01/01/1973 <-> 31/12/1982

Moteur: 2 cylindres 2 Temps, min. 250 cc max. 350 cc. Les moteurs doivent être des bicylindres parallèles

Partie cycle: uniquement machine de compétition (ex-usine ou compétition client).

Les cadres doivent être en tube de section ronde ou carrée à l'exception des monocoques [cadres delta box interdits]

Les motos de route coursifiées sont interdites, Mais les parties-cycles de compétition avec moteur routier de type F2 p.ex. Spondon avec moteur RD (sans YPVS) sont autorisées.

Seules les marques japonaises sont autorisées.

Tubes de fourche d'un diamètre supérieur à 40mm interdits.

Suspension monoshock autorisée.

Le montage d'un amortisseur de direction au-dessus du té de fourche supérieure est interdit.

Les roues coulées sont autorisées.

Les freins à disque sont autorisés.

L'admission par clapets est interdite.

Boîte de vitesses à cassette interdite.

Carburateurs à boisseaux plats interdits [sauf Lectrons d'époque]

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1982

4.15 Post Classic 4T GR1

Période: 01/01/1973 <-> 31/12/1982

Moteur: 1, 2 & 3 cylindres 4 Temps, min. 350 cc max. 1200 cc (tolérance d'alésage 6 %)

Parties cycle: racing ou origine, les cadres doivent être en tube de section ronde ou carrée P.ex. Ducati Pantah, Laverda Formula, etc

Tubes de fourche d'un diamètre supérieur à 41mm interdits.

Le montage d'un amortisseur de direction au-dessus du té de fourche supérieure est interdit.

Au moins une roue doit être d'un diamètre de 18 pouces.

Roues coulées autorisées.

Freins à disque autorisés.

Disques de frein flottants sont interdits.

Les étriers à 4 pistons sont interdits.

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1982.

4.16 Post Classic 4T GR2

Période: 01/01/1973 <-> 31/12/1980

Moteur: 4 cylindres ou plus, 4 Temps, min. 500 cc max. 1000 cc (tolérance d'alésage 6 %).

Parties cycle: Racing ou Production Racer (Martin, Rickman, Harris, Bakker, Spondon, autres artisans,...) uniquement, les cadres doivent être en tube de section ronde ou carrée

Tubes de fourche d'un diamètre supérieur à 41mm interdits

Le montage d'un amortisseur de direction au-dessus du té de fourche supérieur est interdit.

Au moins une roue d'un diamètre de 18 pouces

Roues coulées autorisées.

Freins à disque sont autorisés.

Disques de frein flottants interdits

Etriers à 4 pistons interdits

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1980

4.17 Parade

Période: -> 31/12/1982

Toute moto d'intérêt historique et que le propriétaire ne désire pas engager en compétition.

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

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

Equipement des participants :

Une combinaison en cuir (une pièce de préférence),

Un casque moderne homologué (de préférence intégral monobloc) en règle de législation FIM.

Gants et bottes ou chaussures hautes en cuir.

Protection dorsale conseillée

Un pilote inscrit pour une compétition ne peut être inscrit durant le même meeting pour la Parade avec la même machine. Un autre pilote peut utiliser la machine en Parade

4.18 IPC 250

Période de 01/01/1983 à 31/12/1990

Moteur: 2 cylindres 2 Temps max. 250 cc. Les moteurs doivent être du type parallèle ou tandem

Partie cycle: uniquement machine de compétition (ex-usine ou compétition client) comme Yamaha TZ, Honda RS, Aprilia,...

Les cadres doivent être en tube d'acier ou d'aluminium de section ronde ou carrée [cadres delta box autorisés]

Les motos de route cursifiées sont interdites, Mais les parties-cycles de compétition avec moteur routier de type F2 p.ex. Spondon avec moteur RD (sans YPVS) sont autorisées.

Tubes de fourche d'un diamètre supérieur à 40mm et fourche upside down interdits

Suspension monoshock autorisée,

Le montage d'un amortisseur de direction au-dessus du té de fourche supérieure est interdit.

Bras oscillant de type monobras interdit

Les freins à disque flottants sont autorisés.

Aides électroniques interdites sauf pour compte-tours, indicateur de température et allumage

Boîte de vitesses à cassette autorisée

Pneus pluie et slicks autorisé.

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1990

4.19 IPC 125:

Période: -> 31/12/1994

Moteur: 2 Temps, max. 125 cc pour 1 et 2 cylindres

Partie cycle: Machines de compétition (ex-usine ou compétition client).

Les motos de route cursifiées sont interdites.

4.19.1 Sont interdits:

- Power valve (excepté si monté d'origine par ex.Rotax) ,
- Boite de vitesse de type 'à cassette' (excepté MBA, HD, ADM, moto pour lesquelles cet équipement est standard),
- Pas de carter à refroidissement liquide sauf équipé standard
- Power-jet. (sauf moto pour lesquelles cet équipement est standard),
- Carburateur géré par CDI.
- Shifters.
- Shiftlight (indicateur de changement de vitesse(?))
- Tout capteur additionnel: TPS (position de la poignée de gaz), capteur de vitesse, capteur de vitesse engagée, capteur de détonation, capteur de vibration, acquisitions de données. Le seul capteur autorisé est le capteur de compte-tours

4.19.2 Sont autorisés:

- Amortisseur arrière libre.
- Slicks et pneus de pluie libres mais les pneus avec profile doivent avoir une indice de vitesse adéquat.
- Culasse libre
- Admission libre (sauf TPS)
- Pot libre
- Avgaz 100LL (bleu)

4.19.3 Sont obligatoires:

- Coupe contact au guidon
- Carénage, selle et roues correspondant à l'année de la moto.
- Toutes les pièces doivent être du modèle et de conception d'avant 31/12/1994

5 REGLES SPECIFIQUES "SIDECARS"

Les sidecars doivent toujours être conformes aux "Règles Générales de Sécurité " et aux "Règles Techniques Générales". Les "Règles Spécifiques" sont les spécifications techniques générales connues d'après la classe.

Si un sidecar appartient à une classe mais ne correspond pas aux exigences spécifiques de cette classe, il revient au coureur de prouver que sa machine, dans cette configuration, a bien été construite ou a participé aux courses sur route durant cette période et dans cette classe.

5.1 Sidecar GR1

Période: -> 31/12/1972

Moteur: max. 750cc 4 temps, max. 2 soupapes, moteurs 1000cc Vincent acceptés

Seuls les cadres en tubes sont autorisés.

Position 'assise' uniquement.

Sortie passager devant la roue du panier.

Roues de la moto $\geq 16"$

Largeur maximale du pneu : 4" ou 10cm.

Carburateurs d'un diamètre maximum de 36mm.

Uniquement freins à tambour, freins à disques interdits.

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

5.2 Sidecar GR2

Période: -> 31/12/1972

Moteur: max. 750cc 4 temps ou 500cc 2 temps, moteurs 1000cc Vincent acceptés

Freins à disque sont autorisés

Carburateurs d'un diamètre maximum de 38 mm pour 4 Temps et 34 mm pour 2 Temps

Amal MK2 et smoothbore autorisés.

Au minimum une roue de moins de 16" pour 'sitters' et 'kneelers'

En plus du système de frein au guidon, un système de freinage à double circuit (système tandem) sur le frein au pied est obligatoire. Un circuit commande la roue arrière et celui de la 3ème roue, le second circuit commande une ou deux pinces de frein sur la roue avant. Un maître-cylindre principal sur le guidon commande une pince de frein indépendante sur la roue avant.

Sortie passager devant la roue du panier.

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

5.3 Sidecar GR3

Période: -> 31/12/1972

Moteur: max. 1300cc 4 temps ou 750cc 2 Temps.

Uniquement 'kneelers'

Sortie passager devant la roue du panier

Pour les sidecars, en plus du système de frein au guidon, un système de freinage à double circuit (système tandem) sur le frein au pied est obligatoire. Un circuit commande la roue arrière et celui de la 3ème roue, le second circuit commande une ou deux pinces de frein sur la roue avant. Un maître-cylindre principal sur le guidon commande une pince de frein indépendante sur la roue avant

Freins à disque sont autorisés.

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

5.4 Sidecar GP 600

Période: -> 31/12/1950

Spécifications générales: tout side-car de Grand Prix

Sortie passager devant la roue du panier

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1950

5.5 Sidecar GP 500

Période: 01/01/1951 <-> 31/12/1972

Spécifications générales: tout side-car de Grand Prix

Sortie passager devant la roue du panier

Slicks retaillés autorisés

Freins à disque autorisés

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

5.6 Sidecar Post Classic

Période: -> 31/12/1982

Spécifications générales: 4 temps refroidis à air jusque 1100cc ou 2 temps refroidis à air ou à eau

jusque 750cc, châssis court à tubes ronds ou carrés

Châssis monocoques courts autorisés si équipés de 2 temps 500 et 750, p.ex. Cat , Seymaz, Windle, Jep , LCR

Taille maximum : largeur 1700mm et longueur 2400mm

Garde au sol du side chargé : 65mm

BMW: culasses 4 soupapes: uniquement Apfelbeck en Fallert

Diamètre carburateurs <42mm

Pneus profiler homologués par les manufacturiers autorisés.

La largeur maximale du pneu est de 19,5cm sur jante de 9" à l'avant.

Les jantes du roues arrière et du panier est de maximum 11"

Slicks retaillés autorisés

Pour les sidecars, en plus du système de frein au guidon, un système de freinage à double circuit (système tandem) sur le frein au pied est obligatoire. Un circuit commande la roue arrière et celui de la 3ème roue, le second circuit commande une ou deux pinces de frein sur la roue avant. Un maître-cylindre principal sur le guidon commande une pince de frein indépendante sur la roue avant

Pas de disques flottants

Le bloc moteur doit toujours se trouver devant le pilote.

Sortie passager devant ou derrière la roue du panier.

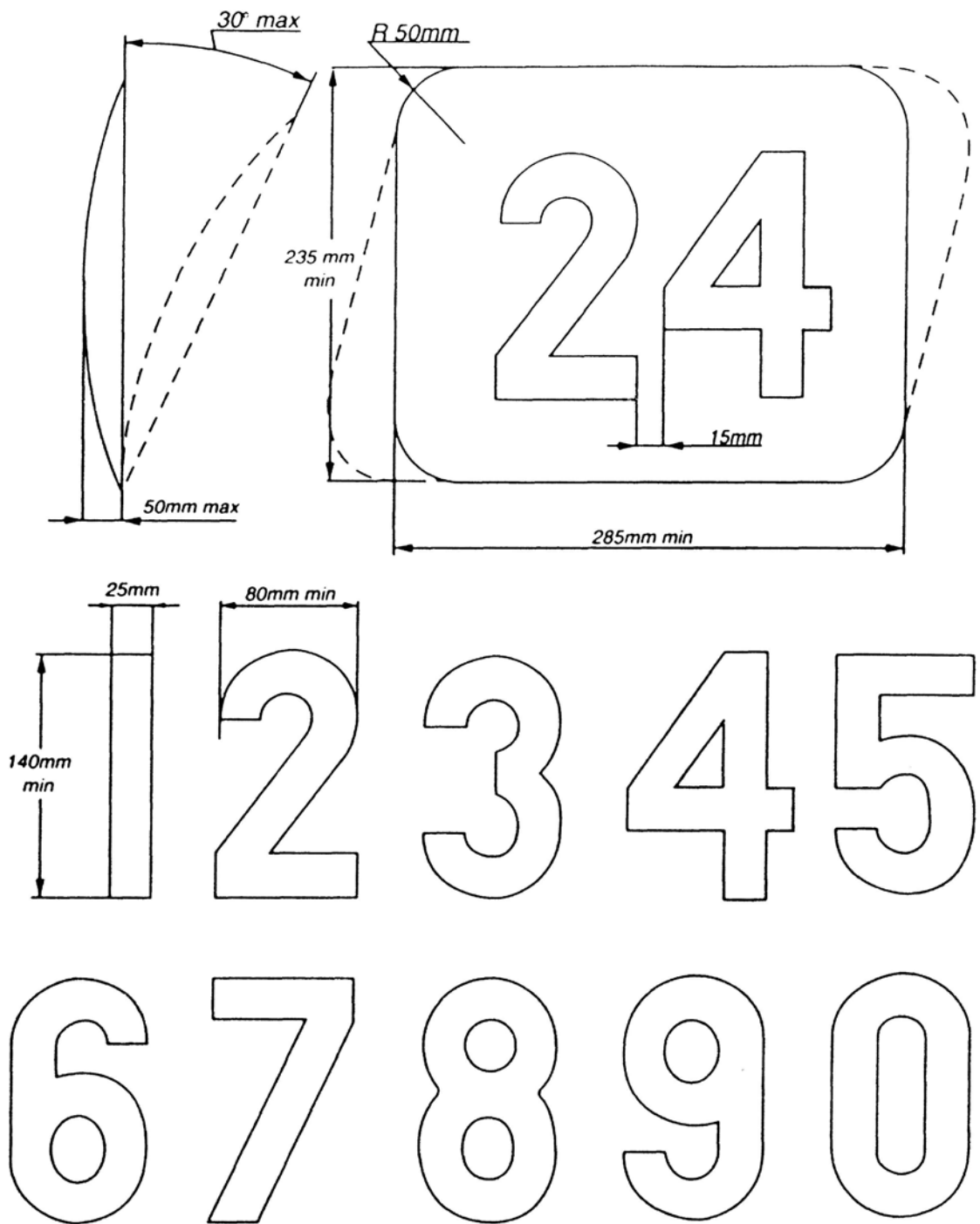
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1982

6 EXCEPTIONS

Autorisé:

Vintage : suspension cantilever arrière Vincent Comet
Indice de vitesse sur pneu vintage inférieur à V
Carburateurs plats de type Lectron et Gardner

NUMEROS



Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

INTERNATIONAL HELMETS STANDARDS NORMES INTERNATIONALES DES CASQUES

ECE 22 - 05 "P" (EUROPE) The ECE mark consists of a circle surrounding the letter E followed by the distinguishing number of the country which has granted approval.

E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czeck Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15** (- vacant), **E16** for Norway, **E17** for Finland, **E18** for Denmark, **E19** for Roumania, **E20** for Poland, **E21** for Portugal, **E22** for the Russian Federation, **E23** for Greece, **E24** for Ireland, **E25** for Croatia, **E26** for Slovenia, **E27** for Slovakia, **E28** for Bielo Russia, **E29** for Estonia, **E30** (- vacant), **E31** for Bosnia and Herzegovina, **E32** for Letonie, **E34** for Bulgaria, **E37** for Turkey, **E40** for Macedonia, **E43** for Japan, **E44** (- vacant), **E45** for Australia, **E46** for Ukraine, **E47** for South Africa, **E48** New Zealand.



Below the letter **E**, the **approval** number should always begin with 05. Below the approval number is the serial production number. (Label on retention system or comfort interior).



(GREAT - BRITAIN)
BS. 6658 TYPE. A.
(OFF - ROAD) TYPE. B.
(Label on the outside affixed).



(JAPAN) JIS T 8133 : 2000
(Label affixed inside the helmet).



(USA) M2000
(Label affixed inside the helmet).

For more details consult the F.I.M. Technical Rulebook