

BELGISCHE MOTORRIJDERSBOND

SPORTCOMMISSIE

Groupe Travail Classic Bike

REGLEMENT TECHNIQUE COURSES SUR ROUTE CLASSIC BIKE 2017

SOMMAIRE

1	GENERALITES	3
2	REGLES GENERALES DE SECURITE	3
3	REGLES TECHNIQUES GENERALES	5
4	REGLES SPECIFIQUES CLASSIC	7
5	REGLES SPECIFIQUES POST CLASSIC	9
6	REGLES SPECIFIQUES IPC 125	10
7	REGLES SPECIFIQUES CLASSIC EVO	11
8	REGLES SPECIFIQUES PARADE	12
9	REGLES SPECIFIQUES SIDECARS	12
10	DIAGRAMMES	14

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', 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.**

Si la conformité est prouvée, le cas sera ajouté à la classe, après accord du Groupe de Travail Classic Bike pour la saison suivante

Période des groupes de machines:

La période est déterminée par la partie (partie-cycle, moteur) la plus récente de la machine

Classic: jusqu'au 31/12/1972 (Exception 50Gr2, -> 31/12/1983)

Post Classic: du 01/01/1973 au 31/12/1982 (**Exception Post Classic Gr3, -> 31/12/1985**)

IPC: du 01/01/1983 au 31/12/1994

EVO: du 01/01/1983 au 31/12/1995 (Exception Monocylindre 4 Tps, -> 31/12/1996)

Parade: jusqu'au 31/12/1982

Sidecar: jusqu'au 31/12/1982

2 REGLES GENERALES DE SECURITE

Toutes les machines doivent satisfaire aux règles ci-dessous, sauf si reprises en tant qu'exceptions dans le règlement (voir "Règles Spécifiques").

2.01 Protection des 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.

Une plaquette recouvrant et protégeant le point d'intersection chaîne/couronne arrière doit être installée

2.02 Guidon

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau adéquat.

La colonne de direction ne présentera pas de jeu.

2.03 Angle de braquage

L'angle de braquage du guidon, vu de devant, doit être d'au moins 15° de chaque côté par rapport à l'axe de la machine

L'arrêt de cet angle se fait par butées (réglables).

Fourche en butée, la main gantée du pilote ne peut toucher ni le réservoir, ni le carénage

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 leviers de réglage.(allumage, carburation)

2.05 Poignée de gaz

Seules les poignées tournantes sont autorisées.

Les boisseaux de carburateurs doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque le pilote lâche la poignée de gaz, sauf carburateur à commande desmodromique.

2.06 Câbles

Les câbles doivent être en parfait état, de dimension correcte et être placés de façon à ce qu'ils ne se coincent pas.

Seuls les embouts soudés sont autorisés.

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 être d'un profil antidérapant.

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 interdits.

Les écrous de roues doivent être freinés efficacement au moyen d'un fil de fer, d'innox ou de laiton.

2.09 Pneus

La profondeur du profil de la bande de roulement doit être d'au moins 1,5 mm.

Les pneus slicks sont interdits, exception: IPC., sidecar GP500 & sidecar Post Classic

L'index de vitesse du pneu doit être adapté à la vitesse maximale de la moto (au moins $V = 210$ km/h), exception: Vintage

Les pneus en mauvais état sont interdits.

2.10 Distance entre pneu et véhicule

La distance entre les bords des pneus et fourche, bras oscillant, etc. doit être d'au moins 4 mm.

La distance entre le haut du pneu et garde-boue doit être d'au moins 10 mm.

2.11 Freins

Les freins doivent fonctionner efficacement sur les deux roues au moyen de systèmes séparés.

Les écrous de fixation des freins à tambour et d'axe d'excentrique ainsi que ceux des étriers de freins à disques doivent être freinés efficacement au moyen d'un fil de fer, d'innox ou de laiton.

2.12 Garde- boues

Obligatoires sur les motos non-carénées

Non obligatoires si la moto est pourvue d'un carénage complet fermé sous la tête de fourche jusqu'à la culasse ou au radiateur.

Si le carénage est ouvert sous la tête de fourche entre les bras de fourche, un garde boue est obligatoire aussi

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

2.13 Plaques à numéros

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

2.14 Angle d'inclinaison

Tout véhicule à l'exception des sidecars doit pouvoir, sans coureur, prendre un angle d'inclinaison de 45° par rapport à son axe vertical sans qu'aucune partie du motocycle ne touche le sol.

2.15 Batterie

Les batteries devront être recouvertes d'une protection afin d'éviter les projections d'acide, les court-circuit et/ou les contacts avec le pilote.

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 par fil-frein

Les tuyaux d'alimentation d'huile longuement sous pression doivent être d'un matériau ou d'un montage flexible.

2.17 Bouchon d'huile

Tous les bouchons d'huile, remplissage et vidange moteur/boîte de vitesse, doivent être munis d'un fil de sécurité.

2.18 Bouchons des réservoirs d'huile et d'essence

Ils ne peuvent pas s'ouvrir d'eux-mêmes, ni être arrachés en cas d'un accident.

Si nécessaire ils doivent être sécurisés (fil frein, goupille, racing tape).

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 de 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 primaire tournant à l'air libre, un récipient et/ou carter permettant de récupérer 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.

Pour les moteurs 4 temps, un sabot récupérateur d'huile sous le moteur est obligatoire. Il doit être solidement fixé au cadre ou peut être intégré au bas de carénage existant. Il doit être d'une capacité permettant de récupérer la moitié de l'huile moteur. et présenter une profondeur minimale de 50mm sur tout son pourtour. (Exception: Vintage & Side car). Il doit comporter deux trous de 25 mm (un devant et un derrière).Ceux-ci doivent être fermés par des bouchons en caoutchouc. Ces trous doivent rester fermés en conditions « sèches » et n'être ouverts que lorsque le Directeur de Course déclare les course «wet race» (« piste mouillée »). Dans tous les cas, le récupérateur doit être au moins de la dimension du carter moteur en longueur et en largeur. En cas de boîte de vitesses séparée, il doit la protéger également.

Vintage: bac récupérateur d'une profondeur minimale de 20mm sur tout son pourtour, équipé sur le fonds d'un matériau absorbant l'huile d'une qualité égale ou supérieure à 3M Product number 05656 ou CEP Sorbents/ product number CEP-EP100. Il doit être fixé de façon à ce qu'il soit facilement remplacé, mais qu'il ne se détache pas aisément sur la piste et que son efficacité ne soit pas réduite. Si le matériau a absorbé de l'huile, il doit être remplacé avant la prochaine séance sur le circuit

Side Car: bac récupérateur d'une profondeur minimale de 20mm et rebords de 50mm sur tout son pourtour, équipé sur le fonds et les parois latérales d'un matériau absorbant l'huile d'une qualité égale ou supérieure à 3M Product number 05656 ou CEP Sorbents/ product number CEP-EP100. Il doit être fixé de façon à ce qu'il soit facilement remplacé, mais qu'il ne se détache pas aisément sur la piste et que son efficacité ne soit pas réduite. Si le matériau a absorbé de l'huile, il doit être remplacé avant la prochaine séance sur le circuit

2.21 Doit être enlevé

Aucun équipement routier n'est autorisé. Exception: catégorie Parade

2.22 Doit être ajouté

La tige de frein arrière et les tendeurs de chaîne doivent être protégés par un embout plastique ou caoutchouc.

Coupe-contact type ON/OFF au guidon. Exception Vintage

2.23 Niveau de bruit

Chaque **pot d'échappement** doit être équipée d'un silencieux.

Maximum pour toutes les machines: 105dB

2.24 Règles additionnelles pour sidecars

Cadre: le sidecar doit, s'il ne s'agit pas d'un châssis intégral, être solidement fixé à la moto, par quatre 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 bords des pneus et fourche, bras oscillant, etc. doit être d'au moins 8 mm.

Les réservoirs montés dans les sidecars doivent être équipés d'une protection spéciale évitant tout contact avec la piste.

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

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.

Un coupe-circuit de type "Hors-Bord", relié à un des poignets du pilote via un cordon extensible et coupant l'allumage ainsi que la pompe à essence électrique est obligatoire.

2.25 Véhicules dangereux

Toute machine non conforme aux points de sécurité sera interdite de départ.

Après une remise en état constatée par le délégué technique et sous réserve de l'accord du directeur de course, cette machine peut reprendre la piste.

3 REGLES TECHNIQUES GENERALES

Toutes les motos doivent correspondre aux règles mentionnées ci-dessous sauf si indiqué comme exception (voir "Règles Spécifiques").

3.01 Matériaux interdit

L'usage de titane est interdit sur les parties-cycles

L'usage du kevlar ou fibre de carbone est interdit, sauf pour échappements et carénages (Exception: Vintage)

3.02 Suralimentation

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

3.03 Carburants

Les carburants du commerce et l'essence aviation Avgaz 108 octanes sont autorisés.

Si du méthanol est utilisé, obligation de coller un autocollant « Méthanol » sur le réservoir, ainsi qu'une bande transversale autocollante rouge sur le garde-boue avant

3.04 Cadre

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

Les cadres périmétriques en aluminium sont interdits. Exception: IPC & Evo

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.

Diamètre des tubes de fourches

Machines catégories Classic: maximum 38 mm

Machines catégories Post Classic & IPC: maximum 41 mm

Fourches télescopiques Upside Down interdites. Exception: IPC & Evo

3.06 Suspensions arrières

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

La suspension Monoshock ou centrale arrière est interdite en catégories Classic

Amortisseurs à réservoir séparé interdits en catégories Classic

Suspension arrière avec système de liaison interdite en catégories Classic & Post Classic.

3.07 Roues

En catégories Classic seules les roues à rayons traditionnelles sont acceptées

Le diamètre des roues des machines solo sera de 18" minimum. Exception: Vintage, IPC & Evo

Dimensions des roues de sidecar: voir Règles Spécifiques Sidecar

Largeur maximum de la jante: 3,50 pour machines Classic & Post Classic

3.08 Pneus

L'usage de slicks, slicks retailés, pneus retailés et pneus de pluie est interdit. Exception sidecar GP500 & sidecar Post Classic.

Dans la classe 9 (IPC & ClassicEvo) les pneus de pluie sont obligatoires lorsque le Directeur de Course déclare la course « wet race » (« piste mouillée »).

Dimensions des pneus en sidecar: voir Règles Spécifiques Sidecar

Couvertures chauffantes interdites.

3.09 Freins

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

Seuls les freins à tambour sont autorisés en catégories Classic, Exception: 50 Gr2, 500cc GR2 & 750

Machines solo: types de disques et nombre de piston par étrier: voir Règles Spécifiques par catégorie

Sidecar: systèmes de freinage voir Règles Spécifiques

3.10 Garde-boues

Doivent être de style et d'apparence utilisés durant la période relevant de la machine.

3.11 Réservoir d'essence, selle et carénage

Doivent être de style et d'apparence utilisés durant la période relevant de la machine.

3.12 Plaques numéros

Une à l'avant et une de chaque côté à l'arrière de la machine. Elles doivent être lisibles si bien à l'avant que sur les deux côtés de la machine.

Taille et espacement des numéros: voir annexe 1

Si la machine est équipée d'un carénage, un emplacement sur ce carénage doit être prévu pour les numéros.

3.13 Moteur

L'apparence extérieure doit être gardée comme à l'origine, Les pièces internes du moteur peuvent être modifiées, tout en respectant la classe de cylindrée de la machine
Obligation d'inscrire de manière indélébile les valeurs alésage/course sur le moteur.

3.13.01 Principe de fonctionnement

Le principe de fonctionnement historique de la moto doit être respecté

3.13.02 Cylindrée

La cylindrée du moteur ne peut dépasser la cylindrée maximum autorisée dans sa classe.

3.14 Boite de vitesse

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.

Système « Quickshifter » interdit.

3.15 Transmission

Transmissions par courroies autorisées., Exception Vintage Gr1

Le rapport final peut être changé.

3.16 Carburateurs

Il n'y a pas de restriction au diamètre des carburateurs, mais ils doivent être de type **et modèle** utilisés durant la période relevant de la moto. Exception: Sidecar voir Règle Spécifiques

Carburateurs à Power Jet à commande mécanique autorisés uniquement en Post Classic, IPC & sidecar.

Carburateurs à pompe de reprise autorisés à l'exception des catégories Vintage. Carburateurs à boisseau de type guillotine interdits (excepté Lectron & Gardner d'époque)

Injection interdite. Exception: ClassicEvo (voir 7.4)

3.17 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.

3.18 Allumage

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

Des pièces électroniques non standard peuvent être utilisées, pour autant l'aspect extérieur pour la période relevant de la moto soit respecté

3.19 Instruments de contrôles

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

4 REGLES SPECIFIQUES CLASSIC

Les motos doivent toujours être conformes aux "Règles Générales de Sécurité" et aux "Règles Techniques Générales". Les "Règles Spécifiques" sont les spécifications techniques particulières adaptées à la classe.

Si une moto appartient à une classe mais ne correspond pas aux exigences particulières à 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 la période relevant et dans cette classe.

4.1 Vintage Gr1

Période: -> 31/12/1949

Uniquement partie-cycle rigide et fourche à parallélogramme . Aucun amortissement hydraulique autorisé

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")

Indice de vitesse sur pneu inférieur à V accepté, si adapté aux performances de la machine

Compte tours mécaniques uniquement

Allumage par magnéto

Moteurs à compresseur autorisés

Carters de transmission primaire peuvent être partiellement ouverts.

Transmission primaire par courroie interdite

Toutes les pièces doivent de modèle et de conception, **dans la mesure du possible**, dater d'avant 31/12/1949

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

4.2 **Vintage Gr2**

Période: -> 31/12/1949

Partie-cycle à suspension arrière autorisée.

Fourche télescopique d'aspect extérieur correspondant à la période autorisée

Amortissement hydraulique autorisé.

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")

Indice de vitesse sur pneu inférieur à V autorisé si adapté aux performances de la machine

Compte tours mécaniques uniquement

Allumage par magnéto

Moteurs à compresseur autorisés

Carters de transmission primaire peuvent être partiellement ouverts

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, **dans la mesure du possible**, dater d'avant 31/12/1949

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

4.3 **50cc GR1**

Période: -> 31/12/1972

Moteur: max. 50cc

Roues de 17" autorisées.

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

Radiateurs dans le nez du carénage sont autorisés

Admission par distributeur 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

4.4 **50cc GR2**

Période: -> 31/12/1983

Moteur: max. 50cc

Roues de 17" autorisées

Cadre monocoque et roues en alliage léger autorisés.

Disques flottants autorisés, étriers 2 pistons

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

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1983

4.5 **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

4.6 **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

4.7 **250cc GR1**

Période: -> 31/12/1972

Moteur: de 201cc à 250cc,

Monocylindre 2 Tps ou 4 Temps

Bicylindres 4 Temps culbuté uniquement

Bicylindres 2 Temps européens jusqu'au 31/12/1965

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

4.8 **250cc GR2**

Période: -> 31/12/1972

Moteur: de 201cc à 250cc

Tout autre type de moteur que art. 4.7
Refroidissement liquide interdit.
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.9 350cc GR1

Période: -> 31/12/1972
Moteur: de 251cc à 350cc,
Monocylindre 2 Tps ou 4 Temps
Bicylindres 4 Temps culbuté uniquement
Bicylindres 2 Temps européens jusqu'au 31/12/1965
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.10 350cc GR2

Période: -> 31/12/1972
Moteur: de 251cc à 350cc
Tout autre type de moteur que art. 4.9 Refroidissement liquide interdit.
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.11 500cc GR1

Période: -> 31/12/1972
Moteur: de 351cc à 500cc
Monocylindre 2 Tps ou 4 Temps
Bicylindres 4 Temps culbuté uniquement
Bicylindres 2 Temps européens jusqu'au 31/12/1965
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.12 500cc GR2

Période: -> 31/12/1972
Moteur: de 351cc à 500cc
Tout autre type de moteur que art. 4.11
Etriers 2 pistons,
Disques flottants interdits
Refroidissement liquide autorisé
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

4.13 750cc

Période: -> 31/12/1972
Moteur: de 501cc à 750cc
Refroidissement liquide autorisé
Etriers 2 pistons
Disques flottants interdits.
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

5 REGLES SPECIFIQUES POST CLASSIC

5.1 Post Classic 2T GR1

Période: 01/01/1973 <-> 31/12/1982
Motos de route coursifiées interdites
Moteur:
Uniquement bicylindre parallèle 2 Temps, de 250 cc à 350 cc.
Admission par clapets interdite.
Boîte de vitesses à cassette interdite. Exception: motos de marque MBA & Harley Davidson
Partie cycle:
Uniquement machine de compétition (ex-usine ou compétition client) bi-amortisseurs
Les cadres doivent être en tube de section ronde ou carrée à l'exception des monocoques [cadres delta box interdits]
Le montage d'un amortisseur de direction au-dessus du té de fourche supérieur est interdit.
Freins à tambour uniquement
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1982

5.2 Post Classic 2T GR2

Période: 01/01/1973 <-> 31/12/1982
Motos de route coursifiées interdites
Moteur:
Uniquement bicylindre parallèle 2 Temps de 250 cc à 350 cc.

Boîte de vitesses à cassette interdite. Exception : motos de marque MBA & Harley Davidson

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]

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

Les roues en alliage léger sont autorisées.

Freins à disque flottants autorisés.

Si disque unique, étriers 4 pistons autorisés

Si double disque, étriers 2 pistons uniquement]

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

5.3 Post Classic 4T GR1

Période: 01/01/1973 <-> 31/12/1982

Moteur:

2 & 3 cylindres 4 Temps de 500 cc à 1200 cc

Partie cycle:

Partie-cycle racing ou d'origine

Les cadres doivent être en tube de section ronde ou carrée à l'exception des monocoques [cadres delta box 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 en alliage léger autorisées.

Freins à disque flottants autorisés.

Si disque unique, étriers 4 pistons autorisés

Si double disque, étriers 2 pistons uniquement.

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

5.4 Post Classic 4T GR2

Période: 01/01/1973 <-> 31/12/1980

Moteur:

4 cylindres ou plus, 4 Temps, de 500 cc à **1200 cc**

Partie-cycle

Racing ou Production Racer (Martin, Rickman, Harris, Bakker, Spondon, autres artisans,..) uniquement

Les cadres doivent être en tube de section ronde ou carrée à l'exception des monocoques (cadres delta box 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 en alliage léger autorisées.

Freins à disque flottants sont autorisés.

Si disque unique, étriers 4 pistons autorisés

Si double disque, étriers 2 pistons uniquement

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

5.5 Post Classic GR3

Période: 01/01/1973 <-> 31/12/1985

Ancienne catégorie Sound of Singles, Yamaha 350 RDLC & Kawasaki 400 KH/S3.

Carénage et guidons bracelets obligatoires.

Moteur:

Pour ex- S.O.S : Monocylindre 4 Temps, de 500 cc à 650 cc, refroidissement à air ou air/huile uniquement

Partie cycle:

Les cadres doivent être en tube de section ronde ou carrée à l'exception des monocoques (cadres delta box 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 en alliage léger autorisées.

Freins à disque flottants autorisés.

Si disque unique, étriers 4 pistons autorisés

Si double disque, étriers 2 pistons uniquement

Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1985

6 REGLES SPECIFIQUES IPC 125

6.1 IPC 125:

Période: -> 31/12/1994

Moteur:

2 Temps, max. 125 cc à 1 ou 2 cylindres

Partie cycle:

Machines de compétition (ex-usine ou compétition client).

Etriers de frein 2 ou 4 pistons

Les motos de route coursifiées sont interdites.

6.1.1 Sont interdits:

- Power valve (excepté si monté d'origine par ex. Rotax) ,
- Power-jet. électronique (solénoïde)
- Carburateur géré par CDI.

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.

6.1.2 Sont libres:

- Slicks et pneus de pluie
- Culasse
- Power Jet mécanique
- Admission (sauf TPS)
- Echappement
- Capteur de compte-tours, de température et d'allumage

6.1.3 Sont obligatoires:

- 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
- **Les pneus pluie sont obligatoires lorsque le Directeur de Course déclare la course «wet race» («piste mouillée»).**

7 REGLES SPECIFIQUES CLASSIC EVO

Quand une moto est d'un modèle fabriqué pendant ces périodes et qu'elle a continué à être fabriquée sans modifications significatives, elle peut être admise (sur dossier). Elle devra utiliser les éléments du modèle de la classe utilisée

7.1 DEFINITION DES MACHINES «250»

- Moteur 250cc 2 temps, 2 cylindres
- Concerne les motos commercialisées du 01/01/1983 au 31/12/1995.
- Exemple: 250 Yamaha TZR, 250 Suzuki RGV, 250 Aprilia RS, 250 Honda NSR, 250 Kawasaki KR1, 250 Suzuki RG Gamma, etc...
- Les motos d'usine et compétition-clients sont interdites.

7.2 DEFINITION DES MACHINES «400»

- Moteur: 400cc 4 temps, 4 cylindres:
- Concerne les motos commercialisées du 01/01/1983 au 31/12/1995.
- Exemple: Honda 400 VFR, Honda 400 RVF, Kawasaki 400 ZXR, Honda 400 CBR, Suzuki 400 GSF, Honda NC30, etc.
- Les motos d'usine et compétition-clients sont interdites.

7.3 DEFINITION DES MACHINES «MONOCYLINDRE»

- Moteur: de 500cc à 850cc 4 temps 1 cylindre:
- Concerne les motos commercialisées du 01/01/1983 au 31/12/1996
- Les prototypes et compétition-client d'époque sont autorisés (classe SoS)
- Carénage et guidons bracelets obligatoires

7.4 Eléments autorisés:

- Cadres Delta Box
- Injection sur monocylindre
- Fourches UpsideDown,
- Les roues de 16 17 et 18 pouces ou plus sont autorisées,
- Maître cylindre radial

- Disques de frein: 320 mm maxi

7.5 Eléments Interdits:

- Etriers plus de 4 pistons
- Frein avant avec étriers radiaux.
- Disques type "pétales"

7.6 Préparation des machines.

7.6.1 Moteur:

- Pas de moteur suralimenté
- 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,
- L'embrayage à sec n'est autorisé que s'il est d'origine sur la moto, Exception: Monocylindre
- Pièces externes respectant l'aspect d'origine,
- Le démarreur peut être supprimé,
- Transmission libre, boîte et rapports libres (nombre de rapports libre)
- Carburateurs libres,
- Les carters moteurs principaux doivent être de la période de la catégorie considéré

7.6.2 Partie cycle:

- Le bras oscillant doit rester d'origine.
- Le lien amortisseur arrière peut être substitué.
- L'amortisseur arrière peut être modifié ou remplacé.
- Les cadres spéciaux de course correspondant à la définition de la catégorie sont autorisés,
- Carénage : obligatoire.
- **Les pneus pluie sont obligatoires lorsque le Directeur de Course déclare la course «wet race» («piste mouillée»).**

8 REGLES SPECIFIQUES PARADE

8.1 Parade

Période: -> 31/12/1982

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

La béquille centrale et/ou latérale doit être bloquée repliée ou enlevée.

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

Equipement des participants :

Une combinaison en cuir (une pièce de préférence),

Un casque moderne homologué (intégral monobloc de préférence) obligatoire en règle de législation FIM (Annexe 2).

Gants et bottes en cuir.

Protection dorsale conseillée

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

Voir Annexe Parade.

9 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 particulières adaptées à la classe. Si un sidecar appartient théoriquement 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 la période relevante et dans cette classe
Pneus ne peuvent dépasser 5,5" ou 145mm. Exception sidecars Post Classic, & sidecar GP500
Propulsion uniquement par la roue arrière

9.1 Sidecar GR1

Période: -> 31/12/1972

Moteur: max. 750cc 4 temps, max. 2 soupapes, Exception: 1000cc Vincent accepté

Seuls les cadres en tubes sont autorisés.

Type 'sitter' (c-à-d pilote assis) uniquement.

Sortie passager devant la roue du panier.

Roues de la moto ≥ 16"

Largeur maximale du pneu arrière: 4" ou 100mm.
Carburateurs: diamètre maximum 36mm.
Uniquement freins à tambour.
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

9.2 Sidecar GR2

Période: -> 31/12/1972
Moteur: max. 750cc 4 temps ou 500cc 2 temps,
Position 'kneeler' uniquement (pilote à genoux)
Freins à disque autorisés, 2 pistons par étrier, disques flottants interdits
Carburateurs: diamètre maximum 38 mm pour 4 Temps et 34 mm pour 2 Temps
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 le frein de la roue arrière et de la roue du panier, le second circuit commande un ou deux étriers de frein sur la roue avant. Un maître-cylindre principal sur le guidon commande un étrier de frein indépendant 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

9.3 Sidecar GR3

Période: -> 31/12/1972
Moteur: max. 1300cc 4 temps ou 750cc 2 Temps.
Position 'kneeler' uniquement (pilote à genoux)
Freins à disque autorisés, 2 pistons par étrier, disques flottants interdits
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 le frein de la roue arrière et de la roue du panier, le second circuit commande un ou deux étriers de frein sur la roue avant. Un maître-cylindre principal sur le guidon commande un étrier de frein indépendant 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

9.4 Sidecar GP 600

Période: -> 31/12/1950
Tout side-car de Grand Prix de la période concernée
Les 3 roues $\geq 18"$
Freins à tambour uniquement
Largeur maximale du pneu arrière: 4" ou 10cm
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1950

9.5 Sidecar GP 500

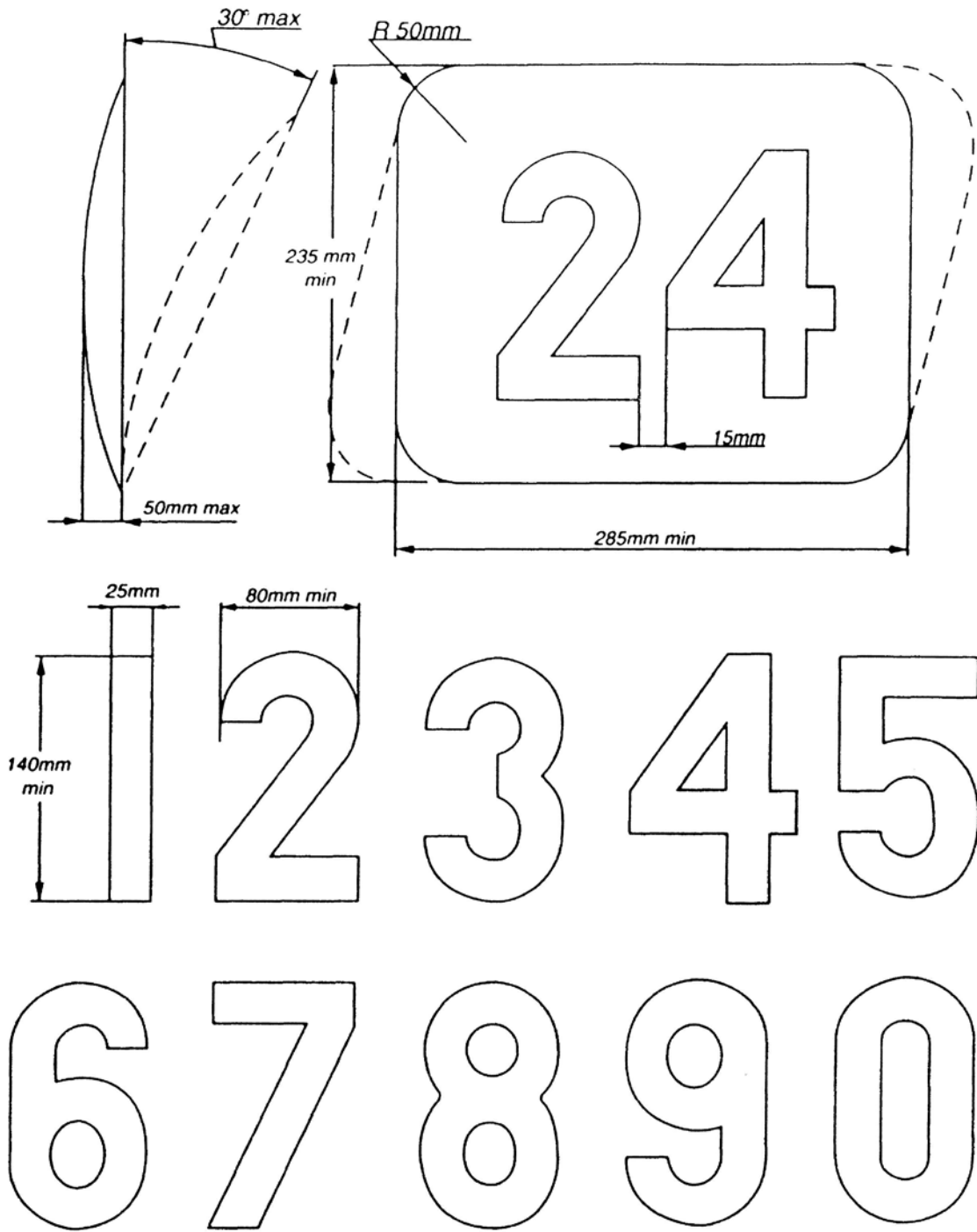
Période: 01/01/1951 <-> 31/12/1972
Moteur max. 500cc
Tout side-car de Grand Prix de la période concernée
Sortie passager devant la roue du panier
Slicks retaillés autorisés
Freins à disque autorisés, 2 pistons par étrier, disques flottants interdits
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1972

9.6 Sidecar Post Classic

Période: -> 31/12/1984
Moteurs 4 temps refroidis à air jusque **1200cc** ou 2 temps refroidis à air ou à eau jusque 750cc, à châssis court en tubes ronds ou carrés.
Châssis longs type F1 interdits.
Moteurs 2 temps 500 et 750 à châssis monocoque court autorisé, p.ex. Cat , Seymaz, Windle, Jep , LCR
Taille maximum largeur 1700mm et longueur 2400mm
Garde au sol du sidecar chargé: 65mm
Le bloc moteur doit toujours se trouver devant le pilote
BMW: culasses 4 soupapes d'époque autorisées
Diamètre carburateurs: maximum 42mm
Slicks retaillés autorisés
Pneus profilés homologués par les fabricants autorisés.
La largeur maximale du pneu avant est de 19,5cm sur jante de 10".
Les jantes de la roue arrière et du panier sont d'un diamètre maximum de 13"
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 le frein de la roue arrière et de la roue du panier, le second circuit commande un ou deux étriers de frein sur la roue avant. Un maître-cylindre principal sur le guidon commande un étrier de frein indépendant sur la roue avant
Freins à disque autorisés, 2 pistons par étrier, disques flottants interdits

Sortie passager devant ou derrière la roue du panier.
Toutes les pièces doivent, de modèle et de conception, dater d'avant 31/12/1984

Annexe 1: 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

Annexe 2

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 Czech 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