REGLEMENT
2025

CHAMPIONNAT PROCLASSIC
5 rue du Harnais
78120 Rambouillet
Tel : 01.30.59.86.53
Port : 06.21.81.82.57
Email : proclassic@neuf.fr
www.proclassic.fr

Le règlement général

Article 1 : Définition

Le Championnat 2025sera organisé par l'association PROCLASSIC sous l'égide de la F.F.M. et intégré dans les manifestations officielles organisées par la FFM et ses clubs. Ce championnat

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Parmentier
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

est réservé aux possesseurs de machines répondant aux spécifications du règlement technique FFM et du règlement général et technique de l'association PROCLASSIC.

Article 2 : Participants

Ces épreuves sont ouvertes à tous les pilotes titulaires d'une licence NCO, LUE, NPH ou une manifestation délivrée par la FFM pour l'année en cours. Les pilotes devront être membres de l'association PROCLASSIC, affiliée FFM.

Des pilotes étrangers peuvent participer au Championnat. Ils devront être détenteurs d'une licence NCO, LUE, FIM Europe, ou une manifestation délivrée par la FFM. Dans ce cas, ils pourront marquer des points au classement général.
L'organiseur du Championnat se réserve le droit d'accepter des pilotes qui seront hors classement tant pour les points que pour le podium.

Les licences sont souscrites exclusivement auprès de la F.F.M. L'intégralité de la procédure se déroule en ligne sur l' intranet fédéral : http:/ffmoto.net.

Les participants devront entretenir un esprit amical, tolérant, poli et respectueux. Tout concurrent manifestant un comportement contraire à ces valeurs pourrait être refusé sans autre justification ou exclu sur décision du bureau .

Article 3 : Adhésion et engagement

Le droit d'adhésion annuel obligatoire au moto club PROCLASSIC s'élève pour la saison 2025 à 140 euros .

Le droit d'adhésion annuel pour les pilotes inscrits à une seule épreuve s'élève à 40 euros.

Le droit d'engagement aux épreuves est fixé par le bureau de l'association en fonction de la nature de chaque épreuve. L'engagement aux courses est pris exclusivement en ligne sur le site w.w.w./proclassic.fr
Le droit d'adhésion annuelle ainsi que les chèques pour chaque course souscrite devront être envoyés le 10 février au plus tard à l'adresse de l'association PROCLASSIC. Les inscriptions tardives, reçues au-delà de cette date limite seront acceptées sous réserve de places disponibles. Dans ce cas l'engagement sera majoré de 15 euros en vitesse, par épreuve.
Il faut établir un chèque par engagement à l'ordre de l'Association Proclassic, ainsi qu'un chèque de caution pour le transpondeur d'un montant de 350 euros à envoyer obligatoirement avec l'adhésion (140 ou 40 €) et les engagements à l'adresse de PROCLASSIC, 5 rue du Harnais 78120 Rambouillet. Si les chèques ne sont pas envoyés dans les cinq jours ouvrés suivant l'inscription en ligne, celle-ci ne sera pas prise en compte.

Le bureau de l'association et le Président se réservent la possibilité de refuser tout engagement, même si celui-ci est parvenu dans les délais sans avoir à en indiquer la motivation.
Considérant que la capacité d'accueil des circuits est variable il est vivement recommandé aux adhérents désirant participer à l'ensemble du cycle de course de s'inscrire au plus tôt dès l'ouverture des inscriptions, même si à cette date toutes les dates des épreuves ne sont pas connues.

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Parmentier
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

Art.3 Pilote souhaitant déclarer forfait.
Le pilote doit obligatoirement prévenir l'association Proclassic par courriel à l'adresse **proclassic@neuf.fr**.
Sur tout forfait un droit administratif de 150 euros est retenu.
A partir des 14 jours précédents le vendredi du week end de course, les droits d'engagement ne sont plus remboursés, ni reportés, quelle qu'en soit la raison.

Art.3-1
Les engagements sont confirmés, par courrier électronique, aux participants retenus 14 jours avant l'épreuve dans la limite du nombre maximum d'engagés prévu pour chaque circuit (capacité en course) et selon l'ordre chronologique de leur réception. Il appartient à chaque pilote de fournir une adresse électronique valide et d'informer l'association de tout changement de celle-ci par écrit postal.

Les pilotes s'étant engagés à la totalité des épreuves de l'année sont prioritaires par rapport à ceux qui s'engagent à un cycle plus court. Les pilotes désirant participer à un cycle plus court seront acceptés en fonction des places disponibles. Les membres du bureau et les commissaires dédiés au Championnat sont inscrits d'office quel que soit le nombre d'épreuves choisi.

Art.3-2Liste complémentaire :

Les pilotes inscrits peuvent se désister de leur engagement s'ils figurent encore sur la liste d'attente le mercredi précédant le week end de course. Le titulaire d'une licence délivré par le club PROCLASSIC est prioritaire sur le titulaire détenteur d'une licence délivrée par un autre club . Il Le pilote ne pourra participer aux courses que dans la mesure ou l'absence ou le désistement de pilotes engagés sur liste principale le permettra.

Les chèques non utilisés, en fin de saison, ne sont pas retournés aux pilotes concernés, ils sont détruits.

Article 4 : Catégories

Un vainqueur sera désigné dans chacune des 3 catégories suivantes :

SUPERSPORT 600

Motos à moteur 2 et 4 temps construites après 1988 jusqu'au 31.12.2005 pour le premier modèle du type .Les cylindrées sont :

- 4 et 3 cylindres : 400, 500, 599cc
- 2 cylindres : 250, 500, 749cc

Par exemple GPZ 600R, 600Ninja, 600CBR F, FS,RR, 600FZR, 600GSXF, 600 GSXR SRAD, ZX6R—à carburateurs-pas de fourche inversée, ZX-6R-636, RG500, 250KR1, 250RGV, NSR 400, VFR400, ZXR 400, TZ250, YZF, R6, Ducati 748, 748 S, 749, Triumph TT600, SV 650 .

D'autres motos d'une cylindrée maximale de 599 cm3 ou des bicylindres de 749cc pourront être homologuées sur demande adressée au bureau de l'association.
En cas de doute, interroger le bureau à proclassic@neuf.fr.

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Faidherbe
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

La tolérance des cotes de réparation des alésages est de +2mm dans toutes les catégories. Alésage maxi de 90 mm pour les Ducati 748 et 92 mm pour le modèle 749.

SUPERBIKE 750

Motos, à moteur2 et 4 temps, construites après 1988 jusqu'au 31.12.2005. .Les cylindrées sont :

- 4 et 3 cylindres : 750cc

  Par exemple GSXR 750, SRAD 750, 750 GPZ, 750 VFR, RC30, RC 45, ZXR 750, ZX7R,ZX-7RR, OW01, YZF 750, YZF 750-OW-02, Triumph 750, Honda 500 NSR, V…

- 2 cylindres : à titre d'exemple sont admises les motos Ducati 851, 888, 916 Strada, SP, SPS, R, 955 et 996 Strada dont l'alésage maximum est 98 mm.

  D'autres machines peuvent être homologuées sur demande adressée au bureau.

La tolérance des cotes de réparation des alésages est de +2 mm pour les moteurs 4 temps, 3 et 4 cylindres.

En cas de doute, interroger le bureau à proclassic@neuf.fr.

SUPERBIKE 1000 (et 1100).

Motos construites après 1988 jusqu'au 31.12.2005 pour le premier modèle du type.
Par exemple ZX9R, GSXR 1100,GPZ 1100, ZZR 1100, CBR 900 RR,Yamaha R1, GSXR 1000, Ducati 998, S et RS , Ducati 999, Triumph et 1000 Daytona, 900 tri-cylindres, BMW 1100, GUZZI 1100, CBR 1100, Honda VTR SP-1 et SP2, Suzuki 1000 TLR, Aprilia RSV 1000 et modèle R.
En cas de doute, interroger le bureau à proclassic@neuf.fr.

Toute autre machine pourra être présentée dans chacune des trois classes, en vue d'une homologation, à titre exceptionnel, en considération de son intérêt particulier, même si elle déroge en partie aux prescriptions du présent règlement.Dans ce cas , le pilote pourra participer au classement et au podium.

Article 5 : Contrôles administratif et technique

Le concurrent devra se présenter au contrôle administratif avec sa licence en cours de validité, son permis de conduire moto ou son certificat d'aptitude aux sports mécaniques (CASM) obligatoire pour tout nouveau licencié en compétition annuelle et sa confirmation d'engagement.
Pour le contrôle technique des moteurs 4 temps, la moto devra être présentée le bas de carénage déposé. Le pilote ne peut se faire représenter par une tierce personne sauf accord du Président ou de son remplaçant. Il devra, en outre, signer la feuille récapitulative du contrôle technique.

Les pilotes se présentant aux contrôles après l'heure de clôture prévue supporteront une pénalité de 10 secondes lors de la première manche de course.

Article 6 : Qualifications et essais

Le chronométrage sera réalisé par transpondeurs.

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Parmentier
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

Les essais chronométrés et les courses se dérouleront en fonction du présent règlement, à savoir :

- 2 séances d'essais chronométrés et 2 manches de course .

- Pour prendre part aux courses, tout pilote doit avoir participé à au moins à une séance d'essais chronométrés et réalisé au moins 1 tour chronométré. Il pourra néanmoins être autorisé par le Jury de course à participer aux courses s'il a roulé aux essais libres ; il sera alors placé en fond de grille.
- Les essais chronométrés servent à l'établissement de la grille de départ en première manche.
- La grille de départ de la deuxième manche sera établie selon le meilleur temps réalisé par le pilote lors de la première manche ou, par défaut, en considération du meilleur tour chronométré effectué lors des essais qualificatifs. Toutefois, si la première manche est déclarée « piste mouillée », la grille de la seconde manche sera celle de la première manche.

- Un coureur peut utiliser plusieurs motocycles pendant les essais, pour autant que les machines aient satisfait aux vérifications techniques.
- Le nombre de pilotes qualifiés sera égal à celui figurant sur le document d'homologation du circuit, quel que soit le temps d'essai des pilotes : il n'est pas appliqué de temps limite de qualification.
- Tout pilote dont le meilleur temps de qualification excède 120 % de la moyenne des 3 meilleurs temps de la catégorie dans laquelle il concourt, devra porter une chasuble jaune fluo.Les pilotes inscrits sur la liste complémentaire (capacité en essais du circuit) et participants aux essais chronométrés sont qualifiés en fonction du temps réalisé, mais uniquement si un désistement intervient de la part d'un pilote engagé sur la liste principale selon la capacité en course du circuit.

Article 7 : Réunion des pilotes

Une réunion obligatoire sera organisée à chacune des épreuves à la tente de l'organisation, le jour, l'heure seront indiquées sur le panneau d'affichage PROCLASSIC. Tous les pilotes sont tenus d'y participer pendant toute sa durée sous peine d'une pénalité de 10 secondes appliquée lors de la première manche de course. Une feuille de présence sera établie et devra être signée par chaque pilote.

Article 8 : Course

La composition et le nombre de séries d'essais libres, d'essais chronométrés et de courses seront affichés au tableau de l'organisation PROCLASSIC.
Le départ s'effectuera moteur en route.
Chaque épreuve du Championnat PROCLASSIC se disputera sur une ou plusieurs courses d'une distance de 35 km au minimum à 50 km ou plus. Toutefois, le Directeur de course, en accord avec le jury de l'épreuve et après consultation du représentant de l'association PROCLASSIC, a la possibilité, en cas de force majeure, de réduire les distances des essais et des courses finales.

Pour être classé tout pilote devra avoir accompli au minimum 75% des tours prévus à chaque course et avoir passé la ligne d'arrivée après le passage du vainqueur dans un délai fixé par le règlement particulier FFM de chaque épreuve.

Article 9 : départ anticipé Tout coureur qui effectuera un départ anticipé, et quelle qu'en soit la raison, se verra sanctionné d'une pénalité de 10 secondes.

Article 10 : Classement

Les courses SUPERBIKE 750 et 1000, SUPERSPORT 600, se dérouleront dans le cadre de classements du même nom. Les classements seront établis par points attribués à tout participant classé dans les vingt premiers de chaque catégorie, et dans chaque course.

- *Barème :*

1er : 25 points	9ème : 12 points	16ème : 5 points
2ème : 22 points	10ème : 11 points	17ème : 4 points
3ème : 20 points	11ème : 10 points	18ème : 3 points
4ème : 18 points	12ème : 9 points	19ème : 2 points
5ème : 16 points	13ème : 8 points	20ème : 1 point
6ème : 15 points	14ème : 7 points	
7ème : 14 points	15ème : 6 point	
8ème : 13 points		

Le classement général final sera établi sur les résultats obtenus pour l'ensemble des courses organisées.
Les ex æquo seront départagés en considération du nombre de place de 1er, 2ème,...

Article 11 : Prix et récompenses

Le classement de ces courses amateurs ne donne droit à aucun prix, toutefois l'association PROCLASSIC distribuera les récompenses apportées par ses éventuels partenaires ainsi qu'une coupe aux trois premiers de chaque catégorie si 5 pilotes au moins prennent le départ. Ces coupes seront remises à l'issue de chacune des deux manches.

Une remise de Trophées annuels aura lieu lors de la tenue de l'Assemblée Générale si plus d'une épreuve a été courue dans la discipline concernée. Chaque pilote ayant remporté un Trophée annuel se le verra remettre personnellement lors de la tenue de l'Assemblée Générale ou lors de de la première épreuve de la saison, si l'Assemblé Générale n'a pas été réunie avant.

Article 12 : Réclamations

Toute réclamation devra être faite par écrit et remise entre les mains du directeur de course accompagnée de la somme de 75 euros dans les délais prévus au titre VI du code sportif national.
En cas de réclamation demandant un démontage du moteur une caution de 200 euros pour un moteur 2 temps et 400 euros pour un 4 temps sera demandée au réclamant.
Cette somme sera restituée au cas où la réclamation est reconnue fondée, ou versée au pilote contraint au démontage si la conformité est reconnue.

Article 13 : Sanction des non conformités au règlement technique

Infractions à l'article 7 : Sécurité
Les machines non conformes au titre de l'article 7 « Sécurité » du règlement technique pourront être interdites de départ selon décision de l'organisateur ou de la FFM.

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Parmentier
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

Infractions de type A : non-conformité de la cylindrée.
Toute machine de cylindrée non conforme perd tous les points marqués depuis le dernier contrôle conforme.
Une machine de cylindrée non conforme sera autorisée à rouler pendant la première épreuve. Son pilote sera pénalisé de 15 secondes à l'issue de chacune des 2 manches auxquelles il sera autorisé à participer. Il roulera ensuite **hors classement** pour 2 épreuves maximum. La machine sera ensuite interdite de départ jusqu'à sa remise en conformité.
Lors d'un contrôle de la cylindrée un ou plusieurs plombs pourront être apposés sur le moteur de la machine vérifiée.
Le déplombage des moteurs est interdit entre chaque épreuve quel qu'en soit le motif.
Si à la course suivante le plombage manquait ou était non conforme, les points marqués à la course précédente seraient annulés. Le déplombage ne peut être fait qu'avec l'accord de l'organisation.
Le pilote concerné par un contrôle de la cylindrée de son moteur doit effectuer lui-même ou avec l'aide de son mécanicien les opérations préalables nécessaires au contrôle de la cylindrée en permettant un accès direct aux puits de bougies celles-ci étant démontées.
Tout pilote, ayant refusé le contrôle se verra déclassé de l'épreuve.

Infractions de type B : non-conformité d'éléments de performance : étriers de frein, tailles des disques de freins, fourches et amortisseurs, tailles et types de pneumatiques, carburateurs.
Une pénalité de 30 secondes sera appliquée à partir de la seconde épreuve pour chaque manche courue.

Infractions de type C : non-conformité d'éléments d'apparences : tailles de jantes, échappements, autres non- conformités.
Pas de pénalité pour la première épreuve courue. Pénalité de 10 secondes à chaque épreuve suivante, pour chaque manche courue. En cas de cumul des infractions de type B et C, seule une pénalité de 30 secondes sera appliquée.

Infraction au niveau sonore de l'échappement :
Toute machine non conforme devra être remise en conformité pour prendre le départ des manches suivantes . Si tel n'est pas le cas, elle sera interdite de départ.

Article 14 : Procédure disciplinaire

Elle s'applique à toute infraction à l'éthique, à la déontologie, à l'esprit sportif et à tout comportement portant atteinte à l'exemplarité du sport, à l'image de l'association ou de ses représentants.
Les membres du bureau se réunissent en formation disciplinaire sur convocation du Président saisi du litige.
La personne concernée est informée de sa mise en cause au moins 15 jours avant la date de la séance. Elle est invitée à présenter sa défense par oral ou par écrit. Elle peut être représentée ou assistée par une seule personne de son choix.
Après son audition par le conseil de discipline, au lieu choisi par le Bureau, la personne incriminée sera informée par écrit de la décision prise à son encontre, dans les 15 jours.

Les sanctions applicables sont soit des pénalités sportives :
- pénalités de temps et/ou de points,
- déclassement d'une ou plusieurs places,
- disqualification du classement d'une course,
- éviction de la totalité ou d'une partie du championnat annuel.

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Faidherbe
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

Soit des sanctions disciplinaires telles que :

- avertissement,
- blâme,
- suspension de compétition,
- exclusion.

Les sanctions entrent en vigueur à compter de leur notification aux intéressés. Toutefois, les sanctions d'une durée inférieure à 6 mois ne peuvent être exécutées en dehors des périodes de compétition.
Dans ce cas, l'organe disciplinaire fixera l'entrée en vigueur de la sanction à une date déterminée, par exemple, à compter du début de la saison suivante si la décision est rendue en fin de la saison en cours.

Article 15 : Partenariat

Chaque participant au Championnat PROCLASSIC devra obligatoirement porter des autocollants et autres signes publicitaires aux couleurs de l'association et de ses partenaires. Ces objets de communication seront distribués dès disponibilité. Tout pilote qui enfreindra cette règle sera aussitôt exclu de l'épreuve et, en cas de récidive exclu du championnat PROCLASSIC.

Article 16 : Devoir des participants

Les participants ont le devoir de respecter toutes les injonctions émises par les différents officiels désignés sur l'épreuve et le responsable PROCLASSIC de l'épreuve. Les participants sont responsables de leurs accompagnateurs du début à la fin de la manifestation. Ces accompagnateurs sont soumis aux prescriptions de l'article 2 du règlement général.
Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité pendant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile du club organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Art 17 : Renonciation à tout recours contre les autorités sportives

Indépendamment des prescriptions du Code sportif de la FFM, les pilotes par le fait de leur participation, renoncent à tout droit de recours contre les organisateurs, ses représentants ou préposés, soit par arbitrage, soit devant les tribunaux, soit de toute autre manière non prévue par le Code sportif de la FFM et le code de discipline et d'arbitrage, pour tous dommages auxquels ils pourraient être exposés en conséquence de tout acte ou omission de la part de l'organisateur, de ses officiels, représentants ou préposés, qu'ils soient nommés par les organisateurs ou par la FFM, dans l'application de ce règlement ou de tout avenant qui pourrait être établi par la suite ou pour toute autre cause qui pourrait en découler.

Art 18 : Annulation des courses

Si la manifestation ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables, et les concurrents de ce fait, ne pourraient réclamer aucune indemnité. Sauf en cas de force majeure, les concurrents seront informés de sa suppression cinq jours avant la date de la course.Si l'annulation n'est pas du fait de

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Faidherbe
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

l'Association Proclassic, celle-ci proposera une épreuve identique ou une autre course pendant une période de 12 mois . Au-delà de cette période, le remboursement du montant de l'engagement sera effectué d'office.

****

Le règlement technique

Article 1 : Définition

Les motocycles disputant le championnat dans les catégories SUPERSPORT 600, SUPERBIKE 750 et SUPERBIKE 1000 sont du type défini à l'article 4 du règlement général.

Article 2 : Pneumatiques

Les pneumatiques devront correspondre à un modèle commercialisé en France. L'association PROCLASSIC se réserve le droit d'imposer une marque de pneumatique.
Les motos, peuvent recevoir des pneumatiques de marques courantes et disponibles en France.
Les machines pourront être équipées de jantes d'une largeur maximum de 3.5 pouces à l'avant et 6 pouces à l'arrière. La largeur maximum du pneumatique arrière est fixée à 200 mm. Le principe général est que le diamètre et la largeur des pneumatiques et des jantes avant et arrière sont ceux retenus pour la machine en première monte sauf impossibilité technique ou indisponibilité.
Les pneus pluie et piste sèche sont autorisés.
Il est interdit d'utiliser plus de1 pneu avant et 2 pneus arrières au cours d'un week end de courses. Ces pneus pourront être marqués lors du contrôle technique. En cas de piste mouillée, l'utilisation d'un seul train de pneus pluie est autorisée en complément des pneus piste sèche.

Article 3 : Carburants

Le moteur doit fonctionner avec un carburant sans plomb du commerce vendu aux pompes routières françaises, ou bien, de l'essence de type Avgas 100LL conforme aux normes F.I.M./F.F.M. Des prélèvements pourront être effectués. Les analyses d'essence sont effectuées aux frais de l'organisateur, si elles se révèlent négatives. Si elles se révèlent positives, le concurrent devra régler les frais correspondants. Dans tous les cas, la contre- expertise est aux frais des concurrents.

Article 4 : Préparation des machines

- ***Moteur*** : Les pièces externes doivent être conformes à l'aspect d'origine ou d'époque y compris l'échappement dans la limite de l'année 2005. Les pièces internes sont libres dans la limite de la cylindrée de la catégorie. Les carburateurs préconisés sont ceux d'origine pour les SUPERSPORT 600, SUPERBIKE 750 et 1000, mais en cas de carburateurs adaptables ceux-ci ne doivent pas présenter un diamètre de passage de gaz supérieur à celui d'origine. La règle est la même en ce qui concerne le diamètre des conduits d'admission sur les moteurs à injection.

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Faidherbe
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

- ***Partie cycle*** : Les renforts de cadres sont autorisés, les cadres de course d'origine artisanale sont autorisés sous réserve d'homologation.
  Dépose obligatoire de l'équipement routier : phare, rétroviseur, béquille, repose-pied passager…

- ***Fourche*** : modèle d'époque antérieur à 2005, pièces internes libres. Fourche inversée autorisée pour les machines équipées en première monte dans la série du type considéré.

- ***Etriers de freins*** : modèle d'origine du type considéré pour les SUPERSPORT 600, SUPERBIKE750 et SUPERBIKE 1000 ou modèle d'époque antérieur à 2005.

- ***Disques*** **:** Les disques ne doivent pas excéder le diamètre de ceux de première monte. Toutefois la moto pourra être équipée de disques plus grands apparus ultérieurement sur le même modèle de machine antérieur à 2005. Les disques de frein flottants sont uniquement admis pour les machines qui en étaient équipées en première monte sur le type de machine considéré.

- ***Maître cylindre*** : Les maîtres-cylindres de frein avec commande de type radial sont autorisés.
  En cas de séparateur de durites de frein avant, celui-ci devra être situé au-dessus du té de fourche inférieur.

- **Protection des leviers.**
  La protection du levier de frein avant est obligatoire. Le dispositif de protection doit faire l'objet d'une construction de série et être normalement distribué dans le commerce.

- **Protection des carters moteur**
  Tous les carters moteur contenant de l'huile et pouvant être en contact avec la piste suite à une chute devront être protégés par un second carter en matériau métallique tel l'alliage d'aluminium, l'acier inoxydable, l'acier, le titane ou les matériaux composites. Des plaques et/ou des barres de protection contre les chutes en aluminium ou acier sont autorisées. Ces dispositifs doivent être conçus afin de résister aux frottements abrasifs et casse des carters suite à une chute. Les dispositifs de protection doivent être fixés solidement par les vis de fixation qui équipent les couvercles d'origine fixés sur les carters.
  Le Commissaire Technique est seul juge pour apprécier l'efficacité et le maintien de ces dispositifs.

- ***Amortisseurs*** : libres.

- ***Carénage*** : un modèle entier ou tête de fourche est obligatoire.

- ***Silencieux d'échappement*** : forme correspondant à un modèle d'époque, extrémité se terminant par un bord arrondi.

- ***Protection de chaîne*** : Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire. Une protection fixée sous le bras oscillant, empêchant le pied ou la main d'atteindre la couronne arrière est obligatoire. Elle devra être en nylon, téflon ou matériau composite ayant des bords arrondis et une épaisseur minimum de 5 mm. Sa fixation est réalisée par vis ou rivets.

- *Article 5 : Niveau sonore*

Le contrôle sonométrique est fait en dynamique avec un moteur en pleine charge.

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Parmentier
75011 Paris
01.49.23.77.00
lfm@ffmoto.com
ffmoto.org

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques. Il ne doit pas excéder 109 Db/A.

Une sanction peut être appliquée à l'issue de chaque session à tout pilote dont la machine a dépassé les normes sonométriques mentionnées ci-dessus.
Les silencieux équipés de réducteurs devront en être équipés en permanence (marqués « R » sur le silencieux).

Article 6 : Plaques de course

Les plaques de course seront au nombre de trois (deux latérales à l'arrière mais de préférence sur les flancs de carénage en position basse et une frontale), de forme rectangulaire ou ovale d'une dimension de 280mm X 235mm. La couleur est jaune - numéros noirs pour les motos SUPERSPORT 600 et blanche numéros noirs pour les motos SUPERBIKE 750, 1000 et les 1100.
Les numéros seront noirs mat de dimensions minimum suivantes :

- hauteur : 140 mm
- largeur : 80 mm
- largeur des traits : 25 mm
- espace entre deux chiffres : 15 mm

Ils seront attribués en fonction de l'ordre d'inscription au championnat pour les nouveaux inscrits. Ces numéros seront conservés toute l'année.

Article 7 : Sécurité

7-1 Airbag : Le port d'une protection intégrale air bag et d'une protection pectorale est obligatoire.

7-2 E*quipement du pilote et de la machine.Le pilote se présentera au contrôle technique avec sa moto et son équipement de pilote.*

La combinaison du pilote sera en cuir et d'une seule pièce. Les seules doublures intérieures autorisées seront en coton, soie, ou Nomex. Les gants et bottes seront en bon état.
La protection dorsale obligatoire sera conforme à la norme EN 1621- 2.
La protection pectorale obligatoire est conforme à la norme EN 1621-3.

Le casque devra correspondre aux normes FIM-ECE-22-05- ou ECE 22-06 et ayant moins de cinq ans. Il sera de type intégral et à mentonnière fixe.

Un coupe-circuit fixé au guidon, à portée de mains à partir des poignées du guidon, est obligatoire.être Il devra être de couleur **rouge**.

Récupérateurs :

Les reniflards des réservoirs (essence, eau, boîte de vitesses, radiateur et carburateurs) devront tous aboutir dans un ou plusieurs récipients d'une capacité de 250 cc minimum chacun et d'une capacité totale de 0.5 litre minimum fixés correctement. Ils doivent être vides avant tous départs.
Les réservoirs d'essence comportant des tubes reniflards doivent aboutir dans un récupérateur d'une capacité minimale de 250 cc y compris en cas d'utilisation d'un clapet anti-retour.

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Parmentier
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

Les motocycles 4 T, s'ils sont équipés d'un système de recyclage fermé, doivent conserver ce système tel que l'origine. Le reniflard d'huile doit être connecté et se décharger dans la boîte à air. En l'absence d'un système de recyclage fermé, le reniflard est positionné à l'ouverture d'un carburateur.
Tous les bouchons de remplissage, de niveau et de vidange d'huile, ainsi que la cartouche de filtre à huile seront freinés par un fil métallique de sécurité.
Les bouchons de remplissage, de vidange et de raccord hydrauliques des circuits de refroidissement seront freinés par un fil métallique de sécurité.
Les vis de fixation d'étriers de frein doivent être freinées par un fil métallique de sécurité. La poignée des gaz doit revenir d'elle-même lorsque le conducteur ne la maintient pas.

1. Le seul liquide de refroidissement autorisé est l'eau pure. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

Les leviers de freins, d'embrayage et guidon doivent avoir des extrémités munies d'une boule (16mm minimum). Les guidons doivent avoir leurs extrémités bouchées.
Les vis de tendeurs de chaîne doivent être recouvertes par une durite.
Toutes les motos devront être équipées d'un garde boue-avant à l'exception des motos équipées d'un carénage intégral (les têtes de fourche doivent être accompagnées d'un garde boue).

2. Le repose-pied rabattable, pédale de frein et sélecteur doivent présenter une protection intégrale d'un rayon sphérique minimum de 8 mm à leur extrémité. Celle des repose-pieds fixes doit comporter une extrémité en matière plastique ou Téflon d'un diamètre de 16 mm.

Un bac récupérateur d'huile est obligatoire pour les 4-temps. Il devra avoir une contenance minimum correspondant à la moitié de la contenance du moteur. Il ne comporte aucun orifice de vidange.

Article 8 : Couvertures chauffantes

L'utilisation de couvertures chauffantes est autorisée dans les conditions prévues au règlement de l'épreuve.

Article 9 : Procédure de contrôle des cylindrées

Chaque moto victorieuse d'une épreuve, ainsi qu'une machine tirée au sort dans chaque catégorie pourront être contrôlées avant l'épreuve suivante.
En cas de double victoire d'une machine, c'est la machine en 2ème position qui sera contrôlée, puis en 3ème position, et ainsi de suite.
Toutefois, des contrôles supplémentaires pourront être librement réalisés à l'initiative de l'organisateur en cours de saison sur les machines de son choix, même déjà contrôlées.

Le contrôle de la cylindrée se fera au moyen d'une jauge permettant la mesure de la course et de l'alésage après enlèvement des bougies, sans démontage de la culasse.La surcote admise est de de 2 mm.

ARTICLE 10 : Réservoir de carburant

Le bouchon de remplissage ne doit pas dépasser du bord supérieur du réservoir (risque d'arrachement). Le réservoir doit être étanche, les réservoirs additionnels sont interdits.

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Faidherbe
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

Il est obligatoire de remplir les réservoirs d'une mousse de type Explosafe.
Les réservoirs en carbone ne sont pas autorisés.

Article 11 : Feu rouge arrière

Toutes les motos doivent avoir un feu rouge fonctionnel monté à l'arrière de la machine. Ce feu doit être allumé dès que la piste est déclarée Wet.
. La direction de l'éclairage arrière doit être parallèle à l'axe de la machine (dans le sens de la marche) et être clairement visible d'au moins 15° à gauche et à droite de l'axe de la machine.
. Le feu arrière doit être monté le plus proche possible de l'extrémité arrière de la machine (dosseret et selle).
. En cas de litige sur la position de montage et/ou de visibilité, la décision du responsable technique est prépondérante.
. Puissance/luminosité équivalente à 6LED d'une puissance individuelle de 0,8-1,8w.
. L'alimentation doit être continue, ce feu arrière de sécurité ne doit pas être clignotant sur la piste.
. Le clignotement est autorisé dans la voie des stands lorsque le limiteur de vitesse est actif.
. L'alimentation du feu arrière de sécurité doit être séparée de celui de la moto.
. Le responsable technique peut refuser tout système d'éclairage non satisfaisant à la sécurité.

Article 12 : Application du règlement

Tout ce qui n'est pas autorisé et précisé dans ce règlement est interdit. Tous les cas non prévus au présent règlement seront tranchés par le jury de l'épreuve, après consultation du représentant de l'association PROCLASSIC, conformément aux dispositions des règles générales de la C.N.V, du règlement particulier, du code sportif national de la F.F.M. et de ses annexes, l'instance d'appel en étant le Tribunal National de Discipline et d'arbitrage. Le règlement de sécurité constitue un impératif : toute machine déclarée non conforme par le commissaire technique FFM se verra interdire le départ.

MOTO FÉDÉRATION FRANÇAISE
74 Av. Parmentier
75011 Paris
01.49.23.77.00
ffm@ffmoto.com
ffmoto.org

*

* *