



# ***REGLEMENTS***

## **2023**

**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 2023 sera 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 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'organisateur 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 2023 à 140€.

Le droit d'adhésion annuel pour les pilotes inscrits à une seule épreuve s'élève à 30 euros.

Le droit d'engagement aux épreuves est fixé par le bureau de l'association en fonction de la nature de chaque épreuve. Il est mentionné dans le site internet PROCLASSIC ([w.w.w.proclassic.fr](http://w.w.w.proclassic.fr)) à la rubrique Championnat/Inscriptions.

Le ou les droits d'engagement devront être envoyés avec le bulletin d'inscription avant le 20 janvier 2023 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 et les engagements à l'adresse de PROCLASSIC, 5 rue du Harnais 78120 Rambouillet.

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.

Le pilote ayant souscrit à la totalité des épreuves du cycle 2023 pourra se désister pour une seule épreuve pour cause de force majeure justifiée. Il devra prévenir l'organisation Proclassic au moins une semaine avant le début de l'épreuve. Dans ce cas il bénéficiera d'un report de son engagement, ou du remboursement de l'engagement. Une attestation officielle ou certificat médical devra être fournie. Le bureau de l'association se réserve le droit d'apprécier le bien-fondé de ce désistement. Sa décision est sans appel.

Tout pilote engagé à moins que la totalité des épreuves, ne prévenant pas l'organisation de PROCLASSIC de son désistement 2 semaines avant le début de l'épreuve (jour des contrôles techniques) ne pourra pas être remboursé de son engagement. Cette possibilité est limitée à une épreuve et nécessite la présentation d'un justificatif. Dans ce cas, il sera retenu 100 € à titre de frais administratifs.

Les engagements sont confirmés, par courrier électronique, aux participants retenus 7 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.

#### **Liste complémentaire :**

Les pilotes engagés sur la liste complémentaire dont le nombre est déterminé par la différence entre la capacité en essais et la capacité en course de chaque circuit sont informés de leur position en liste complémentaire jusqu'à la veille de l'épreuve. Les pilotes 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, à nombre d'épreuves égal, pour figurer sur cette liste. Chaque pilote concerné peut participer aux essais. Il ne pourra participer aux courses que dans la mesure où l'absence ou le désistement de pilotes engagés sur liste principale le permettra.

Le pilote qui participe aux essais mais qui ne peut courir faute de place vacante bénéficiera d'un remboursement de 50 % du droit d'engagement.

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 cm<sup>3</sup> 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](mailto:proclassic@neuf.fr).

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 moteur 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, Yamaha 500 YZR, Suzuki 500 RGV...

- 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](mailto: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](mailto: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 techniques 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

Le chronométrage sera réalisé par transpondeurs.

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.
- Une 3ème course peut être ajoutée aux 2 courses prévues à l'origine, si l'organisation Proclassic le décide ou le demande. Dans ce cas là les 3 courses compteront pour l'attribution de points au championnat.
- Pour prendre part aux courses, tout pilote doit avoir participé aux 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 : par mesure dérogatoire la règle des 115% du temps des trois premiers pilotes ne s'applique pas.
- Tout pilote dont le meilleur temps de qualification excède 120 % de la moyenne des 3 meilleurs temps 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.

Il y aura, en toute hypothèse, au minimum 1 séance d'essais chronométrés et 2 courses par épreuve.

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.

- <u>Barème :</u>	1 <sup>er</sup> : 25 points	9 <sup>ème</sup> : 12 points	16 <sup>ème</sup> : 5 points
	2 <sup>ème</sup> : 22 points	10 <sup>ème</sup> : 11 points	17 <sup>ème</sup> : 4 points
	3 <sup>ème</sup> : 20 points	11 <sup>ème</sup> : 10 points	18 <sup>ème</sup> : 3 points
	4 <sup>ème</sup> : 18 points	12 <sup>ème</sup> : 9 points	19 <sup>ème</sup> : 2 points
	5 <sup>ème</sup> : 16 points	13 <sup>ème</sup> : 8 points	20 <sup>ème</sup> : 1 point

6<sup>ème</sup> : 15 points

14<sup>ème</sup> : 7 points

7<sup>ème</sup> : 14 points

15<sup>ème</sup> : 6 point

8<sup>ème</sup> : 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 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>,...

### 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, ainsi qu'à la remise de Trophées annuels 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 lors de la tenue de l'Assemblée Générale ou lors de de la première épreuve de la saison. Si l'un d'eux est dans l'impossibilité de participer à cette dernière réunion son Trophée pourra être confié à un autre pilote, sous réserve qu'il ait informé le Président au préalable de son absence justifiée et désigné la personne le recevant pour lui.

### 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.

#### **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 : forme des disques de frein, 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.

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 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 1 pneu avant et 2 pneus arrières) au cours du 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.
- **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. Les disques flottants bloqués par une rondelle d'appui sont acceptés après contrôle par le commissaire technique.
- **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 carter.

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**

Pour les courses se déroulant en France, le niveau sonore des machines ne doit pas excéder 102 décibels, pendant toute la durée de la manifestation. Les mesures seront effectuées en statique, le sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45° (norme FIM 2009 0.50m et 45°).

Pour les courses se déroulant sur un circuit à l'étranger, le niveau sonore des machines, sera, en conformité avec les règles de la manifestation.

La partie silencieuse des systèmes d'échappement devra être obligatoirement munie d'une matière absorbante. Ainsi les silencieux vides (même munis d'un contre-cône) ne sont pas acceptés.

Le contrôle sonore se fait à un régime moteur qui correspond à une vitesse linéaire du piston à 11m/s.

La formule de calcul du régime de contrôle est  $(11 \text{ m/s} / (\text{course en m} \times 2)) \times 60$  pour les motos 4 temps et de 13m/s pour les motos 2 temps.

Par mesure de simplification le contrôle pourra être fait à un régime correspondant au tableau suivant conforme aux spécifications de la F.I.M.

600cc 2cylindres : 5500 t/mn      3 cylindres : 6500 t/mn  
4 cylindres et 250 2 temps : 7000 t/mn

750cc 2 cylindres : 5500 t/mn      3 cylindres : 6000 t/mn  
4 cylindres : 7000 t/mn

+ 750cc 2 et 3 cylindres : 5000 t/mn                      4 cylindres : 5500 t/mn

Les motos de plus de 25 ans sont considérées comme véhicules classiques ou historiques.

A ce titre, la mesure sonore pourra se faire à 50 % du régime maxi.

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

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 gonflable est autorisée.

Le casque devra correspondre aux normes FIM-ECE-22-05-"P" ou ECE 22-06 « P » 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.

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.

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.

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.

\*\*\*\*\*



## REGLEMENT PARTICULIER ENDURANCE

**Juridiction** : Les courses se dérouleront conformément au code sportif de la F.F.M., aux règles générales pour les épreuves de vitesse, aux prescriptions de la CN.V., des règlements des catégories retenues, du règlement PROCLASSIC et du présent règlement particulier.

**Nom de la manifestation** : « Trophée Grand Prix d'Endurance Classic ».

**Epreuves** :

Cette épreuve d'endurance de 4 heures réservée aux motos éligibles au règlement vitesse ainsi que les motos classiques antérieures à 1990, constitue le « Trophée Grand Prix Endurance Classic ».

Chaque manche d'endurance comptera pour le classement final du Trophée en cas de pluralité de manches. Les trois premiers équipages, dans chaque classe, au classement général, recevront un trophée ainsi que d'éventuelles récompenses apportées par des soutiens sportifs lors de la prochaine assemblée générale de l'association PROCLASSIC, en cas de pluralité de manches.

**Article 1 : Organismes**

Association PROCLASSIC  
affiliée à la F.F.M. sous le n° 2034  
représentée par son Président  
Philippe FREON (010679)  
5, rue du Harnais  
78120 RAMBOUILLET  
Mob : 06.21.81.82.57

**Article 2 : Officiels**

Délégué :  
Directeur de course :  
Directeurs de course adjoint :

Commissaires sportifs

Commissaire technique :

### **Article 3 : Engagements**

Les formulaires d'engagement pour les courses PROCLASSIC et le Trophée Grand Prix Endurance, devront être adressés à l'association PROCLASSIC. Les autres engagements seront adressés aux promoteurs des autres catégories .

### **Article 4 : Vérifications administratives et techniques**

Le vendredi ..... à partir de 10h30 jusqu'à 18h30 et le samedi..... de 9h à 15h30. Les vérifications administratives auront lieu au secrétariat du PROCLASSIC et les contrôles techniques dans les zones désignées à cet effet selon les mêmes horaires.

### **Article 5 : Essais qualificatifs**

Le samedi ..... de 8h30 à 19h00.

### **Article 6 : Qualifications**

Conformément aux règlements des catégories retenues et au présent règlement particulier.

### **Article 7 : Horaires des courses**

Le samedi .....partir de 8h30 et le dimanche ..... partir de 8h30 jusqu'à 19h00.

Les horaires définitifs seront établis lors des réunions de jury en fonction du nombre d'engagés.

## **Article 8 : Règlement épreuve endurance :**

### **Machines admises et catégories de l'épreuve d'endurance :**

Classic : motos 2 et 4 temps de toute cylindrée jusqu'au 31/12/1990.

Superbike 750 et 1000, Supersport 600, motos 2 et 4 temps fabriquées jusqu'au 31/12/2005 ( voir règlement vitesse).

Cette course est ouverte aux titulaires d'une licence NCO, LUE, NPH ou d'une licence une manifestation délivrée par la F.F.M. (prévoir un certificat médical, de moins de 6 mois).

### **Art 8-1 : Equipages**

Ils seront formés de 2 pilotes et une machine ou 2 machines et 2 pilotes. Dans ce dernier cas une pénalité de 4 minutes sera appliquée.

Le nombre maximum d'équipages invités à participer aux essais est de .....

Le nombre maximum d'équipages admis en course est de .....

### **Art 8-2 : Date limite des engagements**

Les engagements sont reçus jusqu'à la date limite figurant sur le bulletin d'engagement. Ils sont définitifs et non remboursables. Au-delà de cette date, les engagements reçus pourront être retenus dans la limite des places disponibles.

### **Art 8-3 : Règlement technique et général**

Les règlements, général et technique, applicables sont ceux de l'association PROCLASSIC, sauf mention contraire.

### **Art 8-4 : Changement de pilote**

Un pilote pourra en remplacer un autre à condition d'avoir participé aux essais et avec l'accord de l'organisation et de la direction de course.

### **Art 8-5 : Sécurité**

Il est interdit de stocker plus de 30 litres de carburant dans le stand, de fumer devant et dans les stands, de remonter la voie des stands avec le moteur en marche.

### **Art 8-6 : Briefing**

Tous les pilotes devront obligatoirement participer à une ou plusieurs réunions dont l'horaire et le lieu seront communiqués sur place et signer une feuille de présence. Toute absence donnera lieu à l'application d'une pénalité d'un tour de circuit.

### **Art 8-7 : Qualifications**

Chaque pilote formant un équipage accédera à 2 séances d'essais. Tous les pilotes devront participer au moins à 1 séance d'essais.

La grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne du meilleur temps réalisé par chaque pilote de chaque équipage. Chaque pilote devra avoir participé aux essais pour être qualifié.

Dans la limite du nombre de machines admises en course, sur le circuit considéré, tous les pilotes sont qualifiés : par dérogation aucune limite de temps ne leur est opposable.

Après les essais, chaque équipage devra indiquer le nom du pilote prenant le départ. Chaque pilote recevra un brassard blanc ou bleu. Il ne pourra en aucun cas changer de couleur pendant toute la durée des essais qualificatifs.

### **Art 8-8 : Départ**

La procédure de départ sera : les pilotes quittent les stands, effectuent un tour de formation, se placent sur la grille, effectuent 1 ou 2 tours de chauffe selon le circuit et se replacent sur la grille, moteur en marche. Départ après extinction des feux rouges. Si toutes les machines qualifiées sont équipées d'un démarreur, un départ type « Le Mans » pourrait être organisé.

#### **Art 8-9 : Arrêt et changement de pilote**

La moto rejoint son stand à 50 km/h maximum dans la voie des stands. Tout excès de vitesse sera sanctionné par un "stop et go" de 15 secondes pendant la course.

Le moteur est arrêté avant toute intervention, la moto est placée sur béquille devant le stand.

Sont autorisées les opérations de changement de roues, de plaquettes, complément huile et eau, ravitaillement essence en dernier. Le pilote ne peut rester sur la machine pendant le ravitaillement. Pour toute autre intervention ou réparation la moto sera rentrée au stand.

Le ravitaillement en carburant par l'utilisation de vannes de remplissage rapide de type Acerbis ou Zénith est recommandé, le remplissage du réservoir se faisant par gravité : lorsque l'opérateur lâche la poignée d'ouverture du derrick, l'écoulement du carburant doit cesser automatiquement.

Chaque équipage devra affecter une personne à la sécurité incendie. Celle-ci devra être équipée d'un extincteur à poudre polyvalente ou à mousse carbonique (5 kg minimum à poudre ou 2 kg au CO2).

Cette personne ainsi que les personnes affectées au ravitaillement en carburant doivent porter des vêtements de sécurité résistant au feu et, soit des lunettes de protection avec cagoule en coton, soit un casque intégral à l'écran baissé pendant toute la durée du ravitaillement.

Les équipages qui utilisent 2 motos, doivent installer le transpondeur sur la machine qui relaie celle qui vient de rentrer au stand.

#### **Art 8-10 : Arrêt sur la piste**

Il est rappelé qu'un pilote ne peut s'éloigner de sa machine à l'arrêt sur le circuit de plus de 10 m sous peine de mise hors course. Il lui est interdit de conduire ou pousser sa machine dans la direction opposée à la course.

En cas de panne, les concurrents pourront rejoindre leur stand en empruntant des itinéraires définis pendant le briefing et accompagnés par un commissaire de piste. Ils devront obéir aux consignes des commissaires et ne recevoir aucune aide extérieure durant toute la durée de leur retour et conserver leur casque en position.

Au cas où une moto n'est pas déplaçable, et si l'équipage a choisi la formule à « l'américaine », le pilote peut rapporter le transpondeur à son stand afin de continuer la course avec la deuxième machine.

#### **Art 8-11 : Conduite en course**

Il est interdit à un pilote de quitter la piste en dehors de la zone des stands.

Si la direction de course signifie à une machine qu'elle doit s'arrêter, le pilote doit s'arrêter au stand dans les 5 tours suivants. Si le drapeau noir avec rond orange est présenté l'arrêt doit se faire au poste de commissaire le plus proche.

Aucun concurrent n'est autorisé à courir plus d'une heure 15 minutes consécutivement.

Chaque équipage devra obligatoirement procéder à un premier changement de pilotes avant la 60ème minute de course, dans le cas contraire une pénalité sera appliquée sous la forme d'un « stop and go » de 10 secondes.

### **Art 8-12 : Arrêt ou neutralisation de la course**

Au cas où pendant la course, un incident ou des conditions atmosphériques rendraient impossible le déroulement normal de la compétition, le directeur de course peut décider de neutraliser l'épreuve en faisant rentrer sur la piste le ou les safety cars. Les pilotes devront alors suivre la voiture et il leur est interdit d'effectuer un dépassement.

Si la course devait être arrêtée (drapeau rouge), toutes les machines seront mises en parc fermé. Si un nouveau départ de course doit être donné, le directeur de course annoncera une nouvelle heure de procédure de départ. La procédure pourra être identique à un départ normal, toutefois la direction de course pourra décider de suivre une autre procédure si elle le juge utile. Le classement sera effectué sur la base de la deuxième partie de course.

En cas de pluie détrempant la piste, la course sera arrêtée pendant 15 minutes pour permettre aux équipages formés « à la française » le changement des roues. Aucun autre arrêt ne sera fait à ce motif quelles que soient les conditions climatiques. Cette dernière disposition n'est applicable que si le règlement particulier de l'épreuve la prévoit.

Lors du nouveau départ, les positions sur la grille seront basées sur le classement intermédiaire établi.

Le classement sera effectué sur la base de la deuxième partie de course.

### **Art 8-13 : Abandon**

Un équipage qui ne souhaite ou ne peut plus continuer la course doit obligatoirement annoncer et signer son abandon auprès de la direction de course.

Si, lors d'un arrêt sur circuit, le pilote s'éloigne volontairement de plus de 10 mètres de sa machine, il sera considéré comme l'ayant abandonnée et sera mis hors course (sauf équipe roulant à l'américaine).

### **Art 8-14 : Arrivée et classement**

Au terme du temps prévu, le drapeau à damiers sera agité sur la ligne de chronométrage « arrivée » devant le pilote de tête.

Pour être classée, chaque machine devra franchir la ligne d'arrivée au plus tard 5 minutes après le passage du premier pilote.

Le classement de l'épreuve sera établi en fonction du nombre de tours accomplis, puis les ex aequo seront départagés par les temps de passage à l'arrivée.

Les 3 premières machines dans chaque catégorie seront placées en parc fermé.

Des coupes ou trophées seront offerts à chaque pilote des trois premiers équipages de chaque catégorie.

### **Art 8-15 : Réclamation**

Toute réclamation devra être formulée par écrit, auprès de la direction de course dans la demi-heure qui suit l'arrivée.

Elle sera accompagnée d'un chèque de caution de 75 €, de 200 € si elle impose un démontage moteur 2 temps et un chèque de 400 € pour les moteurs 4 temps. Si un contrôle de cylindrée est demandé, il sera effectué par un membre accrédité de ou par l'organisation PROCLASSIC, à l'aide de la jauge spéciale en sa possession. Dans ce cas il ne sera pas procédé au démontage du moteur.

### **Art 8-16 : Application du règlement**

En s'engageant, le concurrent et les pilotes déclarent qu'ils connaissent parfaitement le présent règlement particulier et qu'ils prennent l'engagement de s'y conformer ainsi qu'à toutes les décisions des officiels. Tous les points non visés par le présent règlement seront tranchés, en première instance, par le jury selon les prescriptions du présent règlement particulier, des règles générales pour les épreuves de vitesse, des règlements des catégories retenues et du code sportif national de la FFM et ses annexes.

### **Art 9 : 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 10 : 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.

### **Art 11 : Assurance**

Les organisateurs de la manifestation ont contracté une assurance couvrant leur responsabilité civile, conformément à l'article R331-30 du code du sport et de l'arrêté du 27 octobre 2006. L'assurance a été souscrite par l'Association PROCLASSIC auprès de, .....celle-ci garantie la responsabilité civile de l'organisateur et des participants vis-à-vis des tiers conformément aux dispositions des articles R331-30 et A331-32 du code du sport.

Les organisateurs déclinent toute responsabilité pour des dommages occasionnés à des motocycles, aux accessoires et au matériel, par un accident, le feu, ou tout autre incident ou catastrophe naturelle.

### **Art 12 : Responsabilité**

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité civile des organisateurs en cas de vol ou de dégradation.

### **Art 13 : Publicité**

Toute publicité, action commerciale ou promotionnelle dans l'enceinte du circuit doivent faire l'objet d'un accord préalable avec les organisateurs. A défaut, toutes ces actions sont interdites.

\*\*\*\*\*