

# Reglement Vintage Championnat Suisse

**FHRM** Freunde historischer Renn-Motorräder

**FMS** Fédération Motocycliste Suisse



Edition février 2012



## Table des matières

1. Objectif
2. Courses de côtes
3. Courses sur circuit
4. Participants
5. Conditions d'admission pour motos et side-cars
6. Inscription au championnat
7. Catégories
8. Organisateur
9. Inscription aux différentes manifestations
10. Règlements généraux
11. Assurance
12. Licences
13. Equipement obligatoire
14. Drapeaux de signalisation
15. Contrôle administratif
16. Contrôle technique
17. Attribution des numéros de départ
18. Disposition lors du départ
19. Chronométrage
20. Attribution des points
21. Réclamations / protestations
22. Responsabilité
23. Exclusions
24. Commission de course FRMH
25. Règlements techniques concernant le véhicule (généralités)
26. Règlements techniques spécifiques aux side-cars
27. Règlements techniques « solo »
28. Organisation des courses
29. Code de bonne conduite des participants

## **1. Objectif**

Les courses de côtes sont destinées à promouvoir auprès d'un large public, d'anciennes motos de courses et de compétition, ainsi que des répliques (fabrication individuelle). Toutes les machines répondent aux normes techniques en vigueur à l'époque de leur première mise en circulation. En permettant à ces répliques construites dans le souci du respect des techniques historiques de prendre le départ, nous contribuons au maintien d'une mécanique irremplaçable d'un point de vue historique, qui sans cela pâtirait fortement des conditions de course.

## **2. Courses de côtes**

Départ individuel, moteur en marche, intervalle de départ de ca. 20 secondes. Pour éviter que les concurrents ne se gênent sur la piste, les motos sont alignées en fonction de leur vitesse (moto la plus rapide devant). Les différences de temps sont obtenues à partir de deux ou de plusieurs montées. La première montée indique le temps de référence. Le concurrent dont le temps se rapproche le plus du temps de référence est déclaré vainqueur. En cas d'égalité, la moto la plus ancienne se voit attribuer la victoire ; en cas de nouvelle égalité, la victoire revient au pilote le plus âgé.

## **3. Courses sur circuit**

Départ groupé, moteur en marche. Pour éviter que les concurrents ne se gênent mutuellement lors du départ, les motos sont alignées, dans la mesure du possible, en fonction de leur vitesse (moto la plus rapide devant etc...)

La différence de temps est obtenue à partir de deux ou plusieurs tours de piste. Le concurrent dont le temps se rapproche le plus du temps de référence est déclaré vainqueur. En cas d'égalité on applique la même règle que pour une épreuve de montagne (année de construction de la moto, âge des concurrents).

Lors d'une épreuve sur circuit, la régularité est obtenue comme suit :

A:

Le deuxième tour sert de temps de référence. On chronomètre un autre tour ; le temps obtenu lors de ce tour n'est connu que du directeur de course et de la personne qui s'occupe du chronométrage. Est déclaré vainqueur celui dont le temps se rapproche le plus du temps de référence.

B:

Le deuxième tour sert de temps de référence. D'autres tours sont comparés au tour de référence et on procède à l'addition des écarts de temps. Est déclaré vainqueur celui dont l'écart total se rapproche le plus du temps de référence.

C:

La différence de temps est établie à partir de deux tours. Est déclaré vainqueur le pilote avec l'écart le plus faible.

## **4. Participants**

Pour participer au championnat, il est impératif que pilote et copilote soient membres de la FAM et de la FHRM. La cotisation annuelle doit être réglée avant le début de la saison, conformément à la réglementation en vigueur. Le participant est tenu d'avoir un permis

valable pour la catégorie dans laquelle il concourt. Les autres conditions de participation aux différentes manifestations ( licences, décibels, droits d'inscriptions) sont définies par les organisateurs des courses respectives. Tout participant qui ne s'en tiendra pas aux consignes formulées par la FHRM ou l'organisateur pourra être exclu de l'épreuve, voire du championnat, sans pouvoir prétendre au remboursement des droits d'inscription,quels qu'ils soient.

## **5. Conditions d'admission pour motos et side-cars**

Seuls les motos et side-cars construits ou modifiés pour participer aux courses sont habilités à participer au championnat. Les motos et side-cars conventionnels ne sont pas admis. Phares, rétroviseurs, béquilles centrales et béquilles latérales sont prohibées sur les véhicules destinés à concourir. Des béquilles sécurisées (ne se rabattant pas de façon autonome) sont autorisées sur les motos d'avant guerre. Seuls les motos et side-car fabriqués avant le **31.12.1976**. sont admis à concourir en championnat. De même sont autorisées à concourir des répliques fabriquées avec des techniques en vigueur **jusqu'à la fin de l'année 1976**. Les véhicules qui ne répondent pas au règlement technique en vigueur ( voir points 25, 26, 27 du règlement) ne sont pas autorisés à participer au championnat.

## **6. Inscription au championnat**

L'inscription au championnat se fait en complétant un formulaire d'inscription prévu à cet effet. Celui-ci devra être remis dans les délais impartis au secrétariat de la FHRM.

On ne peut inscrire que deux motos au maximum. Pour ce faire, il faut remplir un formulaire pour chaque moto. Il existe deux variantes de moto de rechange.

Variante 1:

Les motos sont utilisées à tour de rôle lors d'une manifestation. L'idéal serait de disposer de motos de même marque et de cylindrée égale. Lorsque l'année de construction des deux motos n'est pas la même, lors du championnat on homologue systématiquement (et tout au long de la saison) les performances de la machine la plus récente. Lorsque marque et cylindrée ne sont pas identiques, la commission après entretien avec le pilote, décide de la catégorie dans laquelle la moto sera classée.

Variante 2:

La deuxième moto n'est qu'un véhicule de remplacement et ne sert qu'en cas « d'urgence ». Dans ce cas bien précis, il convient de préciser clairement sur le formulaire d'inscription quelle moto prendra le départ.

Lorsque c'est la moto de remplacement qui prend le départ, il est impératif de le signaler à la commission de course (ou à l'un de ses membres). Dans ce cas, c'est cette dernière qui sera prise en compte pour le classement.

Exceptionnellement et après accord de la commission de course, il est possible d'inscrire rétroactivement une moto au cours de la saison, pour peu que la catégorie de cette dernière soit conforme aux machines engagées. Il apparaît évident que toutes les motos de rechange doivent satisfaire aux critères en vigueur (année de construction, normes techniques).

## **7. Catégories**

La commission de course décide de la catégorie pour la saison à venir après clôture des inscriptions.

## **8. Organisateur**

Le championnat annuel de la FHRM se déroule en concertation avec les différents organisateurs.

Les droits d'inscriptions, plannings, conditions de participation, licences, temps de repos etc... relèvent des organisateurs. Nous sommes tenus de nous conformer aux directives et recommandations des organisateurs respectifs. Les contrôles (administratif, équipement, contrôle technique de la moto) sont faits par les organisateurs de la manifestation sans aucune concertation avec la FHRM.

## **9. Inscription aux différentes manifestations**

Le secrétariat de la FHRM s'occupe de l'inscription du concurrent auprès des organisateurs avant le début de la saison, pour peu que celui-ci ait respecté les délais d'inscription au championnat. De la sorte, chaque concurrent obtient directement son formulaire d'inscription de la part de l'organisateur. Il convient de respecter délais d'inscription et conditions de paiement. Les conditions de remboursement des droits d'inscription sont également fixées par l'organisateur. Ne pas perdre de vue qu'en cas de non participation ceux-ci sont généralement à mettre dans la rubrique «pertes et profits».

## **10. Réglementation générale**

Tout conducteur qui par sa façon de conduire que ce soit pendant l'entraînement ou en course gêne ou met en danger les autres participants, ne se montre pas à la hauteur des exigences d'une telle manifestation ou ne respecte pas les consignes tant de l'organisateur que de la commission de course FHRM, peut être exclu d'une ou plusieurs manifestations sans prétendre au remboursement des droits d'inscription. Pendant une épreuve, tout pilote dépassé par un concurrent doit immédiatement se rabattre pour permettre à ce dernier d'avoir la meilleure trajectoire possible. Le pilote qui effectue le dépassement est également soumis à la plus grande prudence. En cas de problème mécanique, si possible lever le bras gauche lors de la décélération! Mettre sa moto de côté, de façon à ne pas mettre en danger les autres participants. Par mesure de sécurité les chronomètres et autres montres sont interdits lors de courses en ligne ou pendant l'entraînement. Les contrevenants risquent l'exclusion du classement.

## **11. Assurance**

Les modalités d'assurance sont définies par les organisateurs. Cependant le principe de base stipule que chaque concurrent participe à la manifestation à ses risques et périls. En cas de dommages, qu'ils soient matériels, corporels ou pécuniaires, la responsabilité de l'organisateur ne saurait en aucun cas être engagée.

Les concurrents s'engagent à renoncer à tout recours judiciaire à l'encontre de l'organisateur – que ce soit en leur nom propre ou au nom de leurs ayant droits – pour tout accident ou dommage survenu lors de la manifestation. De plus, nous enjoignons vivement nos

concurrents à souscrire une assurance spécifique contre toute perte de revenu consécutive à un incident de course.

Pour tout renseignement complémentaire, voir document joint au formulaire d'inscription.

## **12. Licence**

Les licences sont délivrées en Suisse par la FMS. Pour le championnat de la FHRM, il est obligatoire d'avoir une licence National Vintage ou Inter Vintage. Des licences Fun ne sont absolument pas admises. En plus, il faut remplir les conditions de la FMS. L'étendue de la couverture varie selon le type de licence. La meilleure couverture est offerte par la licence Inter Vintage.

## **13. Equipement obligatoire – normes janvier 2010**

- Casque intégral double boucle obligatoire ( homologué ECE-R 22.05) (normes 2008)
- Combinaison de cuir une pièce
- Protection dorsale
- Gants en cuir
- Bottes de cuir renforcées

Le contrôle de l'équipement fait partie intégrante de la procédure de contrôle de la moto ou du contrôle technique mis en place par l'organisateur. Lors du départ, l'organisateur est tout à fait en droit de contrôler tout ou partie de l'équipement de l'un ou l'autre concurrent.

## **14. Signalisation (drapeaux)**

La signalétique des drapeaux peut varier en fonction des pays (par exemple pour la France) et des organisateurs.

### **14.1 Courses sur circuit**

#### **Drapeau national**

Départ

#### **Drapeau rouge**

Interruption de la course ou de l'entraînement, retour au stand avec la plus grande prudence.

#### **Drapeau jaune immobile**

Attention danger, dépassement interdit.

#### **Drapeau jaune agité**

Grand danger, ralentir, se préparer à s'arrêter, dépassement interdit.

#### **Drapeau jaune à bandes rouges**

Attention piste glissante (huile, émulsifiant, piste détériorée)

#### **Drapeau vert**

Piste dégagée

#### **Drapeau bleu immobile**

Moto plus rapide sur le point d'effectuer un dépassement ou de terminer un tour de piste.

#### Drapeau bleu agité

Manoeuvre de dépassement en cours.

#### Drapeau blanc agité

Dépassement interdit. Prudence, ambulance ou véhicule de service sur la piste. En cas d'arrêt de ce véhicule sur la portion de piste incriminée, on agite de surcroît le drapeau jaune.

#### Drapeau noir

Arrêt à l'issue du tour pour la moto dont le numéro est signalé par le panneau d'affichage.

#### Drapeau à damier noir et blanc

Fin de la course / arrivée.

### 14.2 Courses de côtes

#### Drapeau national

Départ

#### Drapeau rouge

Arrêt immédiat (véhicule de dépannage ou Ambulance sur le parcours).

#### Drapeau jaune immobile

Attention danger (éventuellement moto en panne sur le bas-côté).

#### Drapeau jaune agité

Attention grand danger sur la portion de route à venir, ralentir, se tenir prêt à s'arrêter, dépassement interdit. Lors de l'entraînement, en cas d'obstacle sur le parcours pouvant conduire à une perte de temps conséquente ou à l'arrêt de l'épreuve, cette dernière ne peut en aucun cas être recourue. La course reprend jusqu'à l'arrivée dès que possible. Lors de l'épreuve proprement dite, absolument attendre l'arrivée du commissaire de course. La course peut être recourue.

#### Drapeau jaune à rayures rouges

Attention route glissante (huile, émulsifiant, route détériorée).

#### Drapeau bleu immobile

Attention moto plus rapide sur le point de dépasser.

#### Drapeau bleu agité

Dépassement en cours.

#### Drapeau à damier noir et blanc

Fin de la course / arrivée.

Si l'organisateur décide d'apporter des modifications à la signalétique en vigueur, il doit en faire part aux concurrents lors d'un briefing. Dans n'importe quel cas de figure, il est impératif de respecter les consignes des commissaires de piste.

## **15. Contrôle administratif**

Les concurrents sont tenus de se présenter auprès de l'organisateur pour le contrôle administratif. Les documents suivants sont à présenter.

- papiers d'identité
- reçu des droits d'inscription
- licence (obligatoire)
- une copie du formulaire d'inscription est souhaitable
- confirmation de l'identité de l'organisateur

## **16. Contrôle technique**

Chaque concurrent est tenu de présenter sa moto à l'organisateur à fin de contrôle. En cas de présentation d'une deuxième moto à l'épreuve, cette dernière doit également être soumise au contrôle technique mis en place par l'organisateur. Le départ de course n'est pas possible sans contrôle technique préalable. Cette réglementation vaut également pour l'entraînement. En cas de défaut grave sur la moto, et même après accord de l'organisateur, la commission de course de la FHRM se réserve le droit de demander la mise en conformité du véhicule, voire de lui interdire de participer à la course.

Lors du contrôle technique, il est nécessaire de présenter le casque. L'organisateur est en droit d'exiger la présentation de la combinaison, voire de la totalité de l'équipement.

Dans le cadre du championnat, le contrôle de conformité des motos aux normes historiques est du ressort de la commission de course FHRM. Ainsi, si en début de saison une moto qui a été jugée conforme à la réglementation mise en place par la FHRM se trouve modifiée de façon à ne plus satisfaire aux normes définies, cette dernière se réserve le droit de l'exclure des manifestations placées sous l'égide de la FHRM et ce jusqu'à sa remise en conformité.

### **Spécificités relatives à la France.**

- Carter de récupération d'huile moteur.
- Toute perforation sur les repose-pieds est interdite (obturer au moyen d'une vis ou d'un embout plastique).
- Prévoir un carter de protection, au cas où la roue dentée arrière serait insuffisamment protégée par le pot d'échappement.
- Les boulons apparents tels les tendeurs de chaîne sont à recouvrir avec un embout plastifié.
- Les extrémités des poignées du guidon doivent être bouchées.

## **17. Attribution des numéros de départ.**

Les numéros de départ sont attribués par la commission de course FHRM. Forme, taille, couleur, nombre et disposition des numéros de départ sur la moto ainsi qu'inscription doivent être en adéquation avec les normes techniques relatives aux véhicules historiques (un panneau avant et deux panneaux latéraux). Les panneaux de départ sont de forme elliptique, d'une hauteur de 230 mm et d'une largeur de 280 mm. Pour faciliter leur lisibilité, les chiffres devraient être le plus grand possible. Les couleurs doivent être mates (noir RAL n° 9005, jaune RAL n° 9003, blanc RAL n° 9010).

## **18. Disposition lors du départ / attribution des numéros**

Pour les courses de côte, le départ se fait conformément à l'attribution des numéros. Pour les courses sur circuit, par exemple pour les groupes mixtes en classe open, les consignes dépendent de l'organisateur. On peut le cas échéant tenir compte des chronomètres de l'entraînement. Lors de courses de côtes avec des départs de groupes différés, l'organisateur peut nous attribuer à un, voire à plusieurs groupes.

## **19. Chronométrage**

Habituellement le chronométrage est organisé par l'organisateur. Certains organisateurs mettent à disposition des transpondeurs. Dans ce cas, un dépôt de garantie est exigé. En règle générale, (ceci n'est valable que pour les manifestations organisées par la FHRM) le montant de la garantie est pris en charge par la FHRM. Toutefois en cas de perte du transpondeur, le concurrent est tenu responsable à titre personnel et pénal. Dans ce cas, la FHRM ne prend pas en charge les frais occasionnés.

## **20. Attribution des points**

1. rang – 25 points	6. rang - 10 points	11. rang – 5 points
2. rang – 20 points	7. rang - 9 points	12. rang – 4 points
3. rang – 16 points	8. rang – 8 points	13. rang - 3 points
4. rang – 13 points	9. rang – 7 points	14. rang - 2 points
5. rang – 11 points	10. rang- 6 points	15. rang – 1 point

Les points ne sont attribués que si le concurrent franchit la ligne d'arrivée lors de deux courses qualificatives.

## **21. Réclamations / protestations.**

Toute réclamation est à adresser à la commission de course de la FHRM.

## **22. Responsabilité**

Voir également point 11. Assurance. Le cas échéant, le pilote peut être tenu pour responsable personnellement et pénalement en cas de comportement imprudent ou de conduite imprudente sur les lieux de la manifestation (box, périmètre de départ) ou du circuit. Ceci vaut également pour les dommages occasionnés aux personnes et aux biens.

## **23. Exclusions**

Tout pilote qui sciemment ne s'en tiendra pas au règlement édicté par la FHRM ou se fera remarquer par son comportement négatif, pourra être averti par la commission de course de la FHRM, voire en dernière extrémité être exclu du championnat.

Pour être admis à participer au championnat, il faut avoir réglé sa cotisation auprès de la FAM / FHRM avant le début de la saison.

## **24. Commission de course FHRM**

La commission de course FHRM veille au respect du règlement de la FHRM.

Toute question d'ordre technique peut être adressée à la commission.

Toute autorisation de participation au championnat, que ce soit pour les personnes ou les véhicules est délivrée par la commission.

Les conflits qui peuvent parfois apparaître entre les concurrents sont gérés par la commission.

La commission reçoit les plaintes et essaye d'y apporter des solutions.

Les membres de la commission sont élus pour un mandat de trois ans lors de l'assemblée principale. (assemblée de printemps).

## **25. Réglementation technique concernant le véhicule (généralités)**

Les détails importants relatifs à des points bien précis et spécifiques aux différents véhicules sont décrits de façon précise dans les points 26. et 27.

### **25.1 Les moteurs**

Pour les side-cars voir point 26.

Pour les motos « solo » voir point 27.

### **25.2 Les cadres**

Les cadres doivent être conformes aux originaux. Ceci vaut également pour les répliques. Lorsque l'image de la moto ne s'en trouve pas altérée, un renforcement du cadre à bon escient est autorisé.

Les matières utilisées doivent correspondre à l'époque de fabrication de la moto. Pour ce qui est des motos fabriquées par nos membres, seuls sont acceptés les véhicules conformes au savoir technique et aux matériaux utilisés à l'époque où elles étaient censées être en circulation. En cas de doute un justificatif historique est nécessaire.

### **25.3 Les fourches**

Les fourches doivent être conformes à l'époque de leur mise en service. Les tubes de fourche d'un diamètre de plus de 38 mm et les fourches inversées ne sont pas admis (sauf justification historique). Pour plus de détails sur les fourches, voir points 26 et 27.

### **25.4 Garde-boue / amortisseurs arrières**

Les garde-boue doivent être conformes à l'époque de fabrication du véhicule. Les garde-boue en aluminium ou de forme rectangulaire ne sont acceptées que dans la mesure où le concurrent pourra produire une justification historique. Cantilever et autres systèmes de suspension ne sont acceptés que dans la mesure où ils relèvent de l'équipement standard

de la moto. Ressorts et débit d'huile de la suspension arrière peuvent être réglables. Pour tout autre détail relatif à la suspension, voir points 26. et 27.

### **25.5 Freins et commandes par câble**

Modèle et nature du système de freinage devraient être conformes à l'original. Pour les modifications autorisées, voir les points 26. et 27. Chaque moto est tenue de présenter deux freins faciles d'utilisation, fonctionnant de façon efficace et indépendamment l'un de l'autre. Chacun des deux freins doit garantir un ralentissement significatif du véhicule. Pour les freins commandés par câble, seuls sont autorisés les arrêts de câble abrasés ou éventuellement sertis. Les vis de serrage sont interdites. Les câbles doivent être fixés de manière à éviter toute usure précoce. Lors de la manoeuvre de braquage, il importe que les câbles ne soient jamais soumis à une quelconque tension (ce qui vaut également pour les câbles de l'embrayage et de l'accélérateur).

### **25.6 Pneumatiques**

Les pneus à profil sont obligatoires quelle que soit la catégorie dans laquelle on concourt. Slicks et slicks retailés sont interdits. Avant le départ, (que ce soit lors de l'entraînement ou d'une course de régularité) les pneumatiques doivent présenter un profil minimum de 1,6 mm (50ccm = 1 mm). Dimension des pneus et des jantes doivent être en adéquation. Le profil des pneus est fonction des dimensions de la jante. Il est formellement interdit de retirer ou d'atténuer des pièces de suspension de roue au profit de jantes ou de pneumatiques plus larges. Les pneus trop durs ou trop anciens ne sont pas acceptés en course. Il est formellement défendu de réchauffer les pneus avant le départ de la course (que ce soit au moyen d'un chalumeau à gaz ou autre).

### **25.7 Angle de braquage**

L'angle de braquage de la moto doit être conforme à ce qu'il était à l'époque de la mise en service de cette dernière. Il est important d'éviter qu'une moto puisse échapper au contrôle de son pilote avant même qu'elle atteigne un angle de braquage de 45°.

### **25.8 Guidon, angle de braquage, angle de braquage jusqu'à la butée**

En ligne droite, sur une moto « solo », l'angle de braquage minimal est de 15°. Sur un side-car il est de 20°. L'écart entre l'extrémité du guidon et le réservoir doit comporter au moins 20 mm ; de ce fait une butée est obligatoire. Le bon choix du guidon et de ses éléments de fixation a pour but d'empêcher tout risque de détérioration (cassure ou fissure). Les extrémités du guidon doivent être bouchées ou recouvertes d'un embout en plastique. Les véhicules avec amortisseur de direction peuvent être équipés d'un amortisseur télescopique de direction (pas de produit high-tech).

### **25.9 Chaînes primaires et secondaires**

Toutes les chaînes quelles qu'elles soient doivent être pourvues d'un carter de protection, de manière à exclure tout contact avec le pilote ou son passager lorsque la moto n'est pas à l'arrêt. Cela vaut tout particulièrement pour les roues arrière et latérale d'un side-car. De surcroît, il convient de s'assurer qu'en cas de rupture d'une chaîne primaire ou secondaire,

la sécurité du pilote et de son passager ne soit pas engagée. Lorsque la couronne arrière de la chaîne n'est pas protégée ou insuffisamment protégée par le pot d'échappement il est obligatoire de faire le nécessaire pour y remédier.

### **25.10 Cale-pieds**

Les cale-pieds devraient être recouverts d'un embout plastique ou présenter un rainurage de manière à éviter tout risque de dérapage. Les bouts des cale-pieds devraient présenter un arrondi d'au moins 8 mm. Lorsque les cale-pieds sont creux ou non protégés il faut les recouvrir d'un embout plastique ou obturer l'ouverture. Les cale-pieds doivent, autant que faire se peut, présenter la plus grande ressemblance possible avec le modèle original. Les cale-pieds rabattables devraient reprendre leur position initiale de manière autonome.

### **25.11 Système d'échappement**

Tous les raccords et fixations diverses du système d'échappement doivent être garantis contre les vibrations. Pour ce faire, il convient d'utiliser des broches élastiques. De surcroît, il est impératif de fixer de façon durable et visible tous les raccords / vis du système d'échappement susceptibles de pâtir avec les vibrations.

### **25.12 Tolérance en matière de décibels**

Elles sont définies par les organisateurs des manifestations. Dans le respect des normes en matière de décibel, l'utilisation de silencieux et autres techniques modernes est admise. Ces dernières devraient néanmoins répondre à certains critères esthétiques.

### **25.13 Liquide de refroidissement**

Uniquement alcool éthylique pur ou mélangé à de l'eau.

### **25.14 Apport de carburant**

Fermeture automatique obligatoire du boisseau et des clapets lorsqu'on relâche la poignée de gaz (exception faite pour les modèles d'avant guerre avec changement de vitesse et manette d'accélérateur à la main). Les câbles commandant l'accélérateur sont à positionner de façon à ce qu'aucune pression ne soit exercée lors du braquage du guidon. Les tuyaux d'arrivée d'essence n'ont pas d'autre usage et ne doivent en aucun cas présenter de fissures. Des brides les assurent contre tout risque de glissement. Il convient de faire preuve de prudence lors d'utilisation de boucles à déclic en matière plastique.

### **25.15 Fuites d'huile**

Il y a obligation de sécurisation des vis et bouchons de toute sorte (remplissage, vidange et contrôle de niveau) au moyen d'un fil de fer. Il en va de même pour les cartouches de filtre à huile et les bouchons de carter à huile. Tous les tuyaux d'arrivée d'huile doivent être positionnés et fixés correctement. Toute fermeture au niveau du circuit d'huile doit être sécurisée. Toute durite d'une longueur supérieure à la moyenne doit être flexible ou particulièrement sécurisée contre les vibrations. Dans la mesure où il existe un tuyau de refroidissement d'huile (refroidissement du carter / refroidissement de la boîte), il suffit de

mettre l'extrémité du tuyau dans un récupérateur d'huile. Son volume devrait être de 500 ccm pour les moteurs et de 250 ccm pour les boîtes.

Il incombe à chaque pilote de faire en sorte qu'il n'y ait pas de fuite d'huile sur son engin. Le manomètre de pression d'huile dont sont munies certaines motos ne devrait pas avoir plus de 10 ans. Souvent du fait du vieillissement, la partie plastifiée cède, avec pour conséquence immédiate une fuite d'huile conséquente. Il est à prévoir un dispositif de récupération d'huile (éventuellement un tapis de feutre) pour les moteurs dont les chaînes ne sont pas protégées, ce afin de parer aux fuites d'huile qui peuvent survenir lors du graissage de la chaîne. Ce dispositif de récupération doit rendre impossible toute fuite d'huile par terre ou sur la piste.

Consigne spécifique à la France (en date du 15.07.2007) : obligation d'avoir sous chaque moto un carter de récupération d'huile d'une contenance égale à au moins la moitié de l'huile contenue dans la moto. Exception faite pour les motos de course avec un carénage hermétique.

### **25.16 Matériaux prohibés**

L'utilisation de titane et de fibre de carbone pour le cadre de la moto est prohibée, exception faite pour les pièces nécessaires au respect des consignes de sécurité et à celles relatives aux décibels. Les essieux en aluminium sont prohibés.

### **25.17 Protection de l'environnement**

Chaque participant à la manifestation est personnellement responsable de ses déchets, qu'ils soient domestiques ou propres à l'évènement (huile usagée, pièces mécaniques, pneumatiques, chiffons etc...).

Lorsque l'organisateur a prévu des containers destinés à cet effet, il appartient au participant de s'en servir en respectant les règles en vigueur en matière de tri sélectif. Lorsque cela n'est pas possible, le participant emporte ses déchets à la fin de la manifestation et veille à s'en débarrasser dans le respect des règles qui régissent le tri sélectif. Il est formellement interdit de laisser s'écouler par terre carburant, huile ou liquide de refroidissement, que ce soit pendant la manifestation ou en relation avec cette dernière. Réparations et plein de carburant doivent être effectués avec la plus grande prudence, afin d'éviter toute fuite de liquide. Veiller à toujours mettre un film plastique sous la moto. Ces derniers seront triés à la fin de la manifestation conformément aux directives en vigueur en matière de tri sélectif. Seuls les détergents biologiques sont admis pour le lavage des motos. Les contrevenants à ces règles (le pilote engage sa responsabilité pour son assistance) seront tenus responsables pénalement par les organisateurs pour toute dégradation occasionnée pendant la manifestation. En France, un tapis homologué est nécessairement placé sous la moto lorsqu'elle se trouve à son box.

Le principe qui régit l'ensemble est que chacun laisse l'endroit qu'il quitte dans l'état dans lequel il l'a trouvé à son arrivée.

## **26. Règlementation technique spécifique aux side-cars**

### **26.1 Side-cars jusqu'en 1976 – pas de cylindrée limite**

Construction et composants du véhicule doivent répondre aux normes en vigueur à l'époque de leur première mise en service. Masse maximale : longueur 1700 mm, largeur 2400 mm. Garde au sol minimale en charge : 65 mm. L'entraînement ne peut se faire qu'au niveau de la roue arrière. Le guidon doit être solidaire de la fourche et se situer au dessus du niveau le plus bas de la selle du pilote. Les réservoirs fixés sur le panier latéral doivent être tout particulièrement protégés pour éviter tout contact avec la piste. Le panier latéral doit être rigide et fixé à la moto par trois points au moins, dans la mesure où il ne fait pas partie intégrante du bogie. En cas de présence d'une batterie, il importe de faire en sorte que ni cette dernière, ni son contenu ne sont en mesure d'entrer en contact avec le pilote ou son copilote. Le bouchon du réservoir de carburant doit être fixé de façon à ne pas dépasser du carénage pour éviter qu'il puisse être arraché en cas d'accident. La course horizontale des suspensions avant et arrière doit être au minimum de 20 mm. L'utilisation de suspensions actives est interdite. La face intérieure de la roue arrière et de la roue latérale du side-car doit être protégée jusqu'au niveau de la plate-forme du panier.

### **26.2 Rupteur pour allumage et arrivée d'essence**

Tous les paniers doivent être munis d'un rupteur d'allumage et d'arrivée d'essence (coupe-circuit fixé au bras). C'est le pilote, qui au moyen d'une lanière fixée au bras, à la combinaison ou au poignet déclenche le rupteur.

### **26.3 Systèmes de freinage sur les voiturettes latérales**

Un double circuit de freinage est obligatoire.

## **27. Règlementation technique « solo »**

### **27.1 Motos jusqu'en 1949**

L'apparence générale de la moto doit correspondre à celle de l'époque de sa fabrication et ce, en dehors de toute considération en matière de sécurité ou de décibels.

### **Limitations techniques**

Les modifications du cadre d'origine ne sont pas autorisées. La modification en courroie primaire est permise (ne vaut que pour la FHRM). Les freins duplex ne sont autorisés qu'en association avec une fourche télescopique et dans la mesure où le concurrent peut y apporter une justification historique. Les double tambours de freins sont autorisés. Les éléments de suspension hydrauliques sont autorisés dans la mesure où ils ont une justification historique ou contribuent à la sécurité du véhicule sans que cela n'altère son apparence originelle.

Les composants électroniques sont permis dans la mesure où ils ne sont pas apparents et n'altèrent pas l'apparence originelle de la moto.

Les opérations de tuning tels équilibrage du vilebrequin, polissage de la bielle, alésage des pistons, allègement des parties mobiles, soupapes plus grandes, changement des arbres à came (éventuellement de propre fabrication), adaptation du carburateur sont permises. En clair cela signifie que tout ce qui contribue à rendre la moto plus fiable et plus compétitive est autorisé. Le système de refroidissement du moteur (eau ou air) ne peut en aucun cas être modifié.

L'utilisation de moteurs de fabrication plus récente (à partir de 1950) ou d'éléments de ces derniers (cylindre, culasse de cylindre, bielle) est prohibée.

## **27.2 Motos de 1950 à 1976**

L'apparence générale de la moto doit correspondre à celle de l'époque de sa fabrication et ce, en dehors de toute considération en matière de sécurité ou de décibels.

## **27.3 Motos admises**

Sont admises à concourir toutes les motos de courses d'usine ou de série ainsi que leurs répliques exactes et les motos de propre fabrication qui répondent aux critères historiques en vigueur et dont la première mise en service remonte de 1950 à 1976. Cela vaut également pour les motos de série conçues pour une conduite sportive sur route et qui répondent aux normes techniques de l'époque.

## **27.4 Limitations techniques**

Toute modification du cadre historique d'origine est prohibée.

Il est interdit de monter des garde-boue en aluminium.

Toute transformation du système de suspension (par exemple Cantilever ou Pro Link etc...) est interdite, à moins de justification historique.

Les tubes de fourche télescopiques ne doivent pas dépasser 38 mm de diamètre, en cas de justification historique on pourra aller jusqu'à 40 mm (par exemple Rickmann / Betor).

Seulement les étriers de freins double piston sont autorisés.

Les étriers de freins quadruple piston ne sont admis que sur justification historique.

Les freins à disques doivent correspondre à l'année de fabrication de la moto.

Le montage de deux freins à disques sur une moto qui à l'origine n'en avait qu'un seul est autorisé dans la mesure où les pièces utilisées sont conformes à ce qui se faisait à l'époque de la mise en service de la moto (pas de disques flottants ou entaillés). L'utilisation de durites flexibles (grises, dorées ou noires) est autorisée pour des raisons de sécurité.

Les roues en fonte électoron ne sont autorisées que sur justification historique. Pour des raisons de sécurité, l'utilisation de répliques de freins à tambours est autorisée (en raison du vieillissement du matériel).

Cependant leur apparence doit être conforme aux normes en vigueur à l'époque. La dimension du frein se doit d'être équivalente techniquement à ce qu'elle était à l'époque de la fabrication de la moto. Les moteurs doivent être conformes au modèle et à l'année de fabrication.

Moteur et boîte de vitesse doivent conserver pour l'essentiel leur apparence d'origine.

En cas de réparation ou de remplacement, la taille et l'apparence extérieure de ces derniers doivent être identiques à l'original. Si en raison de l'usure ou du manque de pièces d'origine, il est nécessaire d'agrandir le diamètre, la cylindrée peut ne pas être identique à celle de la moto d'origine - augmentation de 10% au maximum - .

Les opérations de tuning tels équilibrage du vilebrequin, polissage de la bielle, alésage des pistons, allègement des parties mobiles, soupapes plus grandes, changement des arbres à came (éventuellement de propre fabrication), adaptation du carburateur, double allumage et allumage électronique sont permises. En clair cela signifie que toutes pièces fabriquées de façon artisanale rendant la moto plus fiable et plus compétitive sont autorisées. Le système de refroidissement du moteur (eau ou air) ne peut en aucun cas être modifié.

L'utilisation de moteurs de fabrication plus récente, (à partir de 1977) ou d'éléments de ces derniers (cylindre, culasse de cylindre, bielle) est prohibée.

La Commission FHRM se réserve le droit de refuser la participation de motos trop «altérées».

## **28 Organisation des courses**

### **28.1 L'organisation FHRM sur le terrain de la course**

L'organe responsable de la FHRM sur le terrain de la course est la commission de course FHRM.

La commission de course FHRM consiste en 3 commissaires et le secrétariat. En accord commun, un des 3 commissaires est responsable de l'organisation administrative et technique de la manifestation en question. Le nom du commissaire responsable sera annoncé à la séance des coureurs.

La commission de course FHRM porte la responsabilité de régler les questions administratives avec l'organisateur de la manifestation et les coureurs. Elle reçoit les informations et les directives de l'organisateur et les transmet aux coureurs.

La commission de course FHRM est responsable de tous les domaines techniques (véhicules, équipement de sécurité des coureurs, déroulement de la course, classement, réclamations).

La commission de course FHRM sert de lien entre les coureurs et l'organisateur.

Au préalable, le commissaire responsable se concerta avec l'organisateur sur les besoins de la FHRM et coordonne toutes les tâches nécessaires.

L'organisateur est responsable d'une part pour l'attribution aux coureurs des places dans le camp des coureurs, d'autre part pour l'infrastructure dans le camp.

### **28.2 Panneau d'affichage des FHRM**

Le panneau d'affichage de la FHRM se trouve auprès du secrétariat de la FHRM ou de son remplaçant sur le terrain de course.

### **28.3 Réunion avec les coureurs**

Pour chaque manifestation, la commission de course FHRM organise une réunion des coureurs.

Les coureurs du championnat ont l'obligation de participer à cette séance.

Le lieu et le moment de la réunion des coureurs seront annoncés au panneau d'affichage au moins 2 heures avant la première inspection du parcours ou la première course d'entraînement.

### **28.4 Entraînement**

Chaque coureur doit avoir accompli au moins un entraînement chronométré afin d'être admis à la course. En cas de motifs contraignants pour la non-participation à l'entraînement chronométré, c'est au jury de l'organisateur ou à la commission de course FHRM de décider si le coureur aura le droit de participer à la course ou pas.

### **28.5 Courses de côte**

Pour les courses de côte, le règlement de l'organisateur en question est appliqué.

Chaque véhicule ayant déclenché le chronomètre est considéré comme parti.

Si, au départ, un coureur cale son moteur et déclenche le chronomètre, c'est le chef de la course qui peut décider de permettre un deuxième départ.

Les coureurs n'ayant par leur propre faute (problèmes techniques, accident, dépassement du temps maximal donné) pas pu atteindre l'arrivée n'ont pas le droit de répéter la course.

Si le chef de la course a fait repartir le coureur soit par erreur, soit à cause d'informations fausses de la part du coureur sur les raisons de sa défection, celui-là sera rayé du

classement. Au cas où la commission de course FHRM prend connaissance d'un tel incident seulement après la proclamation du classement, le coureur sera disqualifié par la suite.

Si le directeur de la course accorde à un coureur une manche „hors concurrence“, il a le droit de la courir. Pourtant, il a l'obligation de signaler cet incident à la commission de course FHRM aussitôt après son retour dans le camp des coureurs.

Si un coureur échoue dans la première manche, il peut effectuer la deuxième manche „hors concurrence“.

Si lors des préparatifs du départ ou sur la ligne de départ (avant le déclenchement du chronomètre), la moto tombe en panne, le coureur a le droit d'utiliser une „moto de remplacement“ pourvu qu'elle soit conforme au règlement de la FHRM. Tout cela à condition que le directeur de la course / le starter accepte le retard et le changement de l'ordre de départ engendrés ainsi. Un tel incident doit être signalé à la commission de course FHRM immédiatement après le retour dans le camp des coureurs.

Le départ d'une course de côte s'effectue généralement arrêté, avec le moteur en marche, sur la ligne de départ. Si, à cause d'un problème technique, le départ ne peut pas s'effectuer arrêté, un „départ volant“ est toléré, avec l'accord du starter. Dans ce cas-là, le coureur doit traverser la ligne de départ très lentement. Après un tel incident, le coureur en question, après le retour dans le camp des coureurs, doit tout de suite signaler l'incident à la commission de course FHRM. Le déroulement exceptionnel du départ doit être justifié clairement et ne doit en aucun cas favoriser le coureur en question.

## **28.6 Courses sur circuit**

Pour les courses sur circuit, le règlement de l'organisateur en question est appliqué.

L'organisateur décide combien de tours un coureur doit accomplir afin d'être classé. Si, à cause d'un accident ou d'un problème technique, un coureur ne finit pas la course, mais a accompli le nombre nécessaire de „tours pour la régularité“, c'est le règlement de l'organisateur qui décide si le coureur peut être classé.

Si une épreuve de régularité consiste en plusieurs manches, en cas d'échec dans une manche le coureur peut quand-même accomplir les autres manches „hors concurrence“.

## **28.7 Classements**

La liste du classement doit apparaître au panneau d'affichage 30 minutes avant la proclamation du classement, pour examen. Le moment précis de la proclamation du classement doit y être mentionné.

Au cas où la liste du classement ne peut pas être affichée 30 minutes avant la remise des prix, la proclamation du classement par l'organisateur reste provisoire en ce qui concerne le championnat de la FHRM. Dans ce cas-là, le délai des 30 minutes commence à la fin de la proclamation du classement.

Si, après le délai de 30 minutes, il n'y a aucune réclamation écrite à l'attention de la commission de course de la FHRM, le classement est valable et définitif et ne peut plus être contesté.

La commission de course informe par le biais du panneau d'affichage ou, si ce n'est pas possible autrement, par haut-parleur si le classement est „définitif“ ou „provisoire“ à cause d'une réclamation.

## **28.8 Réclamations / protestations**

Les réclamations, les sanctions et les infractions contre le règlement seront traitées, sanctionnées ou punies selon le code disciplinaire de la FMS, selon le code de sport de la FMS ou selon les statuts de la FMS, ainsi que selon ce règlement de la FHRM.

Toutes les réclamations et protestations doivent être déposées par écrit au plus tard 30 minutes après la présentation des résultats auprès du directeur de la course ou auprès du commissaire de sport de la FMS. Une caution de 100.- doit être payée d'avance (temps de référence sur la liste du classement).

Forme de la réclamation Art. 2.1 + 2.2 + 2-5 CD / 7.3.9 FIM

Taxe de protestation normale CHF 100.-

Taxe de protestation avec démontage de la moto CHF 180.-

Taxe de protestation avec analyse de l'essence CHF 1'200.-

Coordonnées bancaires de la FMS: IBAN CH96 0900 0000 1200 3456 0, BIC: POFICHBE

Une réclamation auprès du jury ne peut être déposée que par le coureur directement concerné. / CDA 2.2, FIM 01.5.33

Les réclamations collectives ne sont pas admises.

Le comité directeur de la FHRM a le droit et l'obligation de corriger les erreurs manifestes d'un document de l'organisateur (par exemple du classement).

Les décisions du comité directeur de la FHRM concernant les réclamations déposées, ainsi que les décisions et les mesures contre les coureurs et les véhicules sont définitives et sans appel. Une procédure contre les décisions du comité directeur de la FHRM est exclue. Les décisions du comité direc

teur ne peuvent être contestées ni devant un tribunal civil, ni devant un tribunal de sport.

## **28.9 Coupes**

Les coupes non récupérées par le coureur légitime ou son suppléant lors de la proclamation du classement restent en possession de l'organisateur.

## **29. Code de bonne conduite des participants**

Motos et side-cars anciens sont notre loisir le plus cher. Les courses de motos anciennes représentent notre passion. De ce fait, nous accueillons avec le plus grand plaisir l'occasion qui nous est donnée par les organisateurs des manifestations et ceux qui leurs prêtent main forte de faire tourner nos vieilles « brouettes ». Nous nous devons de manifester notre reconnaissance envers tous ces gens. C'est pourquoi s'il devait arriver qu'une des décisions prises ne recueille pas votre assentiment, faites preuve de tolérance, même lorsque certaines d'entre elles s'avèrent être difficilement compréhensibles pour un pilote. La plupart des raisons qui ont conduit à une telle décision nous demeurent inconnues. Contentez vous de jouir pleinement de ces weekend de course. Ne retenez que les bons côtés et oubliez tout le reste.

Soyez attentifs aux bons mots qui circulent et profitez pleinement du spectacle. Il est très agréable de gagner une coupe, mais il ne faut pas oublier d'applaudir les concurrents. Faites preuve de patience lorsque nos « anciens » racontent leurs histoires de cape et d'épée. Il se peut qu'il y ait une leçon à en tirer ! Accueillez les jeunes pilotes car ce sont ces derniers qui assureront la pérennité de notre sport.

Nous nous passons fort bien de pilotes au comportement égoïste. Chacun doit faire preuve d'égards envers la communauté (groupe FHRM). Fiabilité et respect de ce qui a été convenu, lecture et respect du règlement, respect des délais de paiement et d'inscription en sont les pierres d'achoppement. Ne pas oublier de se présenter à la manifestation avec une moto ayant préalablement obtenu l'aval de la FHRM, ne pas se présenter en retard à l'installation pour le départ et par-dessus tout, ne pas essayer d'intimider, voire de mettre en danger ses concurrents par sa façon « dilettante » de piloter la moto etc..., etc...

Les membres de la FHRM sont tenus de piloter leurs engins avec prudence et circonspection dans l'enceinte de la manifestation. Il ne faut en aucun cas sous estimer les risques d'accidents impliquant des enfants, des visiteurs ou d'autres pilotes (voir également point 22. responsabilité). Un simple petit rappel pour ce qui concerne la consommation d'alcool. Après une soirée bien arrosée, il faut en général compter quelques heures pour qu'esprit et réflexes retrouvent leur acuité !

**Les pilotes de motos anciennes sont des gentlemen**

**«La version allemande du Règlement sert de base légale»**