

Règlement technique

1. INTRODUCTION.....	2
2. GENERALITES.....	2
2.1. PREPARATION GENERALE.....	2
2.2. MOTEUR.....	2
2.3. ALLUMAGE.....	2
2.4. ALIMENTATION	2
2.5. GUIDON	3
2.6. LEVIERS.....	3
2.7. TRANSMISSION	3
2.8. FREINS.....	3
2.9. ROUES	3
2.10. PNEUS.....	3
2.11. SUSPENSION	3
2.12. RESERVOIR	3
2.13. DIVERS.....	3
3. NUMEROS ET COULEURS DES DISQUES.....	4
4. CLASSES	4
4.1. CLASSE - MAXI CLASSIC	4
4.2. CLASSE - CLASSIC 1000.....	4
4.3. CLASSE - 750 TT	4
5. RAVITAILLEMENTS ET CHANGEMENT DE PILOTE	5
6. MOTOCYCLETTE DE RESERVE.....	6
7. ECLAIRAGE.....	6
8. NORMES DE BRUIT	6
9. FICHE TECHNIQUE.....	7

Les passages en **GRAS** sont nouveaux ou modifiés pour 2017.

Règlement technique

L' "ENDURANCE VINTAGE CUP" est une coupe de courses internationales pour motos d'époque.

Chaque course se déroulera en une seule manche, par équipe composée de 2 ou 3 pilotes.

Le présent règlement est destiné à définir les modalités et comportements auxquels l'organisateur et les participants se soumettent par le biais de leur inscription.

1. Introduction

Les motos doivent avoir été construites en accord avec le point 4 du présent Règlement technique et avoir un minimum de deux cylindres.

Les motos prenant part à l'Endurance Vintage Cup seront dans leur configuration d'origine. Si certaines pièces ont dû être remplacées, ces dernières devront être semblables à celles d'origine.

2. Généralités

2.1. Préparation générale

Les machines à moteur 4 temps devront obligatoirement être pourvues d'un bac récupérateur pouvant accueillir au moins la moitié des liquides de lubrification et de refroidissement contenus dans le moteur.

Les réservoirs d'essence, d'eau, d'huile moteur et de boîte de vitesse devront être pourvus d'un reniflard qui doit obligatoirement aboutir dans un récipient d'une capacité minimale d'un demi-litre.

Tous les bouchons de vidange, les filtres à huile, les banjos des tuyauteries extérieures de lubrification, les bouchons de remplissage et les niveaux d'huile des carters moteurs et de boîte de vitesses devront être freinés par un fil métallique tendu dans le sens du serrage afin d'éviter tout desserrage intempestif.

Pour les machines à moteur à refroidissement liquide, les seuls liquides de refroidissement autorisés seront de l'eau pure ou de l'eau mélangée à de l'alcool éthylique.

Les pièces considérées dangereuses durant le contrôle technique devront être enlevées.

Les extrémités des repose-pieds doivent être arrondies, avec un rayon sphérique en matériau solide de minimum 8mm.

Toute visserie dépassant vers l'extérieur (tringle de frein arrière, tendeurs de chaîne,...) devra être protégée par une durite en caoutchouc.

2.2. Moteur

En ce qui concerne le moteur, il faut conserver les particularités des modèles de série telles que le nombre de cylindres, le nombre de rapport de boîtes, le nombre d'arbres à cames, etc.

Les carters moteurs doivent rester conformes à l'origine. Des modifications internes à ces carters sont cependant autorisées.

La course du vilebrequin est libre. L'alésage des cylindres est libre.

La préparation de la culasse est libre pour autant que le nombre d'arbres à cames et de soupapes reste conforme à l'origine. La culasse doit cependant correspondre au modèle originel du moteur.

Exemple : il n'est pas autorisé de monter une culasse Suzuki EFE (premier modèle en mars 1984) sur un moteur GSX.

2.3. Allumage

L'allumage est libre MAIS les bobines utilisées doivent être conformes à celles d'époque. Les bobines-crayons sont interdites.

2.4. Alimentation

Les carburateurs doivent être pourvus de boisseaux ronds. Les carburateurs de type guillotine (carburateurs plats) sont interdits.

L'alimentation moteur par injection ou suralimentée est interdite.

2.5. Guidon

Un coupe-circuit fixé au guidon, à portée de main à partir des poignées de guidon, est obligatoire.

La poignée de gaz doit reprendre seule sa position initiale si le pilote la lâche.

Les extrémités des guidons doivent être bouchées.

2.6. Leviers

Tous les leviers doivent être munis d'une boule à l'extrémité (minimum 16mm).

2.7. Transmission

Le pignon de sortie de boîte devra être couvert par une protection métallique.

Un carter métallique devra recouvrir en totalité la chaîne primaire sur les motos à boîte séparée.

Il est recommandé d'installer une pinne de protection de la chaîne entre la partie inférieure de la chaîne et la couronne.

L'embrayage anti-dribble est interdit.

2.8. Freins

Le diamètre maximal des disques des freins fixes ou semi-flottants est autorisé en accord au successif point 4. Pour des raisons de sécurité, les disques semi-flottants sont autorisés. Le disque est considéré comme semi-flottant si la surface freinante est fixée avec des cliquets disposant de ressorts pour récupérer le jeu axial. Un disque semi-flottant se déplacera donc du support en n'utilisant que les forces axiales alors que pour le disque flottant la surface freinante est libre de se déplacer axialement.

Les maîtres cylindres de la période de référence de la moto sont autorisés. Les étriers de freins de 4 pistons ou plus sont interdits ainsi que les maîtres cylindres avec un réservoir d'huile séparé, de construction récente.

Les ligatures métalliques pour les boulons/vis qui accrochent l'étrier de freins à la fourche sont obligatoires.

Les systèmes de changement rapide des dispositifs de freinage (Quick break system) sont interdits.

2.9. Roues

Diamètre et largeur de jantes selon les différentes classes.

Les systèmes de remplacement rapide de roue arrière (Quick change rear wheel set up) sont autorisés.

Les jantes doivent respecter l'apparence de la période de référence de la moto.

2.10. Pneus

Les pneus slick, slick retaillé et pluie sont interdits. Seuls les pneus avec une bande de roulement sculptée en vente normale sont autorisés.

La largeur maximale des pneus et des jantes ne peuvent dépasser les cotes prévues au point 4 ci-dessous, cotes différentes en fonction de la classe de la moto.

Les couvertures chauffantes sont interdites, même dans le box.

2.11. Suspension

Les amortisseurs à bonbonne séparée sont autorisés.

2.12. Réservoir

Le réservoir d'essence doit contenir un système de protection contre le feu (mousse antidéflagrante).

Il ne peut être pourvu que d'un seul bouchon pour le ravitaillement, outre le reniflard qui doit obligatoirement aboutir dans un récipient d'au moins 250 ml. Si le réservoir est muni de deux orifices pour le remplissage, un des orifices doit être fermé hermétiquement (plaque métallique vissée ou boulonnée)

2.13. Divers

Les systèmes d'acquisition de données sont interdits.

Les accessoires et silencieux en fibre de carbone sont interdits.

3. Numéros et couleurs des disques

Les motos devront être équipées de plaques à numéro solides, rectangulaires et dont les angles auront été arrondis. Les dimensions de ces plaques doivent au minimum mesurer 285 mm de large et 235 mm de haut.

Les dimensions des chiffres seront de 140 mm de hauteur, 80 mm de large et de 25 mm d'épaisseur. Pour les numéros à deux chiffres, ils devront être espacés de 15 mm.

Trois plaques sont obligatoires et devront être disposées de la manière suivante : une à l'avant de la motocyclette et les deux autres de chaque côté à l'arrière de la moto. L'adhésif utilisé pour les numéros doit être rétro-réfléchissant. Les plaques à numéros ne doivent pas être éclairées. Elles ne peuvent être inclinées de plus de 30 ° par rapport à la verticale.

Classe Maxi Classic: les plaques seront noires et les chiffres blancs.

Classe Classic 1000: les plaques seront jaunes et les chiffres noirs.

Classe 750 TT: les plaques seront rouges et les numéros blancs.

4. Classes

4.1. **Classe - Maxi Classic**

Les motos doivent avoir été construites avant le 31 décembre 1982, avoir un minimum de deux cylindres, cylindrée libre mais supérieure à 340cc.

Nombre de vitesses comme sur les motos de série.

Roues: 18 pouces, largeur des jantes de maximum 4 pouces. Les pneus doivent avoir une largeur maximale de 150mm.

Freins: disque de freins fixes originaux ou semi-flottants d'un diamètre maximum de 310 mm. Les disques flottants sont interdits.

Canons de fourche de maximum 42 mm de diamètre.

Cadres spéciaux acceptés si la combinaison cadre-moteur peut être prouvée par de la documentation historique.

4.2. **Classe – Classic 1000**

Les motos doivent avoir été construites avant le 31 décembre 1981, avoir un minimum de deux cylindres et une cylindrée de maximum 1000cc. Cylindrée maximale de 750cc pour les moteurs à 4 soupapes 4 cylindres.

Les cotes réparation prévues par le constructeur sont autorisées.

Nombre de vitesses comme sur les motos de série.

Roues : 18 pouces, largeur des jantes de maximum 3,5 pouces. Les pneus doivent avoir une largeur maximale de 130mm.

Freins : disque de freins fixes originaux ou reconstruits comme durant la période de production de la moto avec une largeur maximale de 300 mm. Les disques flottants sont interdits. Pour des raisons de sécurité, les disques semi-flottants sont autorisés.

Canons de fourche de maximum 38 mm de diamètre.

Pour les Ducati Pantah : carter avec des tiges filetées à 70mm du centre, cylindres à air non prévu pour le refroidissement interne par liquide ou à huile, suspension arrière à 2 amortisseurs.

Cadres spéciaux acceptés si la combinaison cadre-moteur peut être prouvée par de la documentation historique.

Le contrôle de la cylindrée pourra être effectué à la fin de la course.

4.3. **Classe - 750 TT**

Modèles construits de série jusqu'au 31 décembre 1985, moteurs 4 temps de maximum 750 cc, 2 soupapes par cylindres ou moteurs 2 temps, maximum 2 cylindres d'une cylindrée comprise entre 340 et 500 cc.

Les cotes réparation prévues par le constructeur sont autorisées.

Nombre de vitesses comme sur les modèles de série.

Roues : largeur des jantes de maximum 4 pouces. Les pneus doivent avoir une largeur maximale de 150mm.

Freins : les maîtres cylindres de la période de référence de la moto sont autorisés. Disque de freins fixes originaux ou reconstruits comme durant la période de production de la moto.

Canons de fourche de maximum 42 mm de diamètre.

Pour les Ducati Pantah: carter avec tige filetée à 70 mm du centre, piston avec une course maximale de 61,5 mm et cylindres à air qui ne sont pas prévus pour le refroidissement liquide interne ou à huile. Cylindrée maximum de 750cc. Les châssis avec mono-amortisseurs sont autorisés.

Cadres spéciaux acceptés si la combinaison cadre-moteur peut être prouvée par de la documentation historique.

Le contrôle de la cylindrée pourra être effectué à la fin de la course.

5. Ravitaillements et changement de pilote

L'utilisation de jerricans, entonnoirs ou tout autre système utilisant des contenants ouverts est formellement interdite pour les ravitaillements en carburant.

Le nombre d'intervenants sur la motocyclette est libre. Certaines règles de sécurité seront toutefois d'application :

- le pilote est dans l'obligation de descendre de sa machine avant le ravitaillement ;
- la motocyclette devra impérativement être béquillée et son moteur coupé durant la totalité de l'intervention. La moto devra également être béquillée durant le changement de pilote.
- durant le ravitaillement en carburant, aucune autre intervention ne pourra être effectuée sur la moto ;
- le ravitaillement en carburant doit être la dernière intervention pratiquée lors de l'arrêt au stand. Si une autre opération devait survenir après le plein d'essence, la machine devra obligatoirement être rentrée dans le stand ;
- dans tous les cas, une personne par équipage sera affectée à la sécurité incendie c'est-à-dire qu'elle devra être munie d'un extincteur efficace contre les feux de carburant. Aucun ravitaillement ne pourra s'effectuer sans la présence de cette personne.

Les personnes affectées au ravitaillement de carburant, y compris celle chargée de la sécurité incendie, et toute personne se trouvant à moins d'un mètre de la motocyclette devront obligatoirement porter des vêtements résistants au feu, un casque intégral dont la visière sera fermée durant le ravitaillement (qu'il s'effectue durant les essais ou durant la course) ou une cagoule en coton et une paire de lunettes de protection. Cette procédure s'applique tant aux essais qu'à la course.

Le commissaire de stand doit impérativement être présent lors du ravitaillement en carburant. Il appartient à chaque équipe de requérir la présence du commissaire de stand avant d'effectuer le ravitaillement.

Les bidons de ravitaillement devront obligatoirement être couverts et le trou d'évent dirigé vers le bas. Ils seront contrôlés durant le contrôle technique.

Seule la gravité est autorisée pour acheminer le carburant vers le réservoir de la moto. Lorsque la personne chargée du ravitaillement lâche la poignée d'ouverture du bidon, l'écoulement d'essence doit cesser automatiquement.

Le ravitaillement ne pourra être réalisé qu'au moyen d'un bidon à remplissage rapide dont la mise à l'air s'effectue soit à l'aide d'un dispositif commandé, soit lors de la pression exercée par le préposé au ravitaillement avec le bidon contre l'orifice de remplissage. Si le réservoir de carburant de la moto est équipé de deux bouchons, un de ces deux-ci doit être rendu inopérant.

Le remplacement de réservoir est permis à condition que le système de déclenchement et de rattachement soit vérifié et approuvé au cours du contrôle technique. Les deux réservoirs doivent être contrôlés durant le contrôle technique.

Pour remplir les bidons, les préposés devront également porter leur équipement de sécurité.

Le stockage de carburant dans le stand est interdit. Pour le transport de carburant, il est obligatoire d'utiliser des jerricans de fer à fermeture étanche.

Il est formellement interdit de fumer dans, devant ou derrière les stands.

6. Motocyclette de réserve

Les équipages peuvent disposer d'un second véhicule, aussi appelé « mulet ». Cette deuxième motocyclette devra avoir la lettre « T » apposée à côté des numéros du véhicule. Les deux motocyclettes devront passer au contrôle technique.

Lors des essais et du warm-up, les équipes ont le droit d'utiliser les deux véhicules sans restriction (mais ils ne peuvent pas rouler en même temps). Au maximum une heure avant la première manche, le responsable du team doit signifier au secrétariat de course quelle motocyclette prendra part à l'épreuve, cette dernière étant la seule à pouvoir rouler durant la course.

Lors de l'épreuve, la motocyclette qui ne concourt pas doit se trouver à l'extérieur du box. Si cette dernière est utilisée en course, le team sera immédiatement disqualifié.

7. Eclairage

Pour les manches de nuit, chaque motocyclette devra être équipée d'un éclairage complet, en ordre de marche et comprenant :

- un phare avant pouvant être recouvert pour la course de jour. Les kits d'ampoule au Xénon, montés dans des optiques non prévus à l'origine pour ce type d'éclairage, sont interdits. Les phares au Xénon, prévu à l'origine pour cet équipement, sont autorisés. Les diodes LED sont autorisées à condition que le phare dans lequel ces LED sont implémentées soit conforme à la forme des feux de l'époque (pas de phares additionnels carrés ni de barres lumineuses);
- un feu arrière composé de deux ampoules indépendantes, d'une puissance minimale de 5w, placées sur des circuits électriques distincts. L'alimentation sera assurée par l'énergie du moteur ou par des batteries additionnelles. Les diodes LED ne seront autorisées que si elles sont fixées dans les feux d'origine ou ayant l'aspect des feux d'époque ;
- Pour des raisons de sécurité, la machine sera équipée avec deux circuits de feux séparés. Chaque circuit de feux comprend un phare avant blanc (ou jaune) et un feu rouge arrière non clignotant. Chaque circuit doit être contrôlé par un commutateur au guidon et ne peut pas être contrôlé par l'autre circuit. Le premier circuit est contrôlé par un commutateur avec position ON/OFF et est positionné sur le côté droit du guidon. Le second circuit doit avoir un commutateur avec les positions ON/OFF et est positionné sur côté gauche du guidon;
- un dispositif rétro réfléchissant de 60cm² sera fixé à l'arrière de la moto ;

L'éclairage pourra être retiré lors des épreuves de jour.

Les éclairages additionnels de couleur verte, rouge ou jaune ne sont pas autorisés.

8. Equipement

Les participants devront obligatoirement être équipés de :

- Un casque intégral muni d'un système de fixation par jugulaire, en bon état et répondant aux normes reconnues par la FIM ; L'utilisation d'un casque intégral tout-terrain est strictement interdit. Les casques devront être munis de surfaces rétro-réfléchissantes auto-adhésives sur l'arrière et les côtés, l'une de couleur rouge de 25cm², l'autre de couleur blanche de 25 cm² également.
- Combinaisons de cuir 1 pièce. Doublure synthétique interdite sauf port d'un sous vêtement complet en coton, soie ou autre matière ininflammable ;
- Gants en cuir ;
- Protection dorsale obligatoire

9. Normes de bruit

Même après les différents contrôles techniques, toutes les motos pourront subir à tout moment un contrôle de bruit.

Le niveau maximum sonore admis ne pourra excéder 101 dB/A avec une tolérance de 3 dB/A après la course.
Les relevés seront effectués selon le règlement FIM.

10. Fiche technique

Une fiche technique devra accompagner la moto en toutes circonstances et principalement pour le contrôle technique.

Cette fiche technique reprend :

- le numéro de cadre de la moto (ou le type de cadre si celui-ci ne comporte pas de numéro) ;
- le numéro du carter moteur ;
- la cylindrée ainsi que les cotes exactes du moteur ;
- la liste des modifications apportées accompagnées de photos.

La fiche technique devra être complétée par l'équipe 30 jours avant la première course à laquelle elle participe et remise au responsable technique de l'ECS. Cette fiche technique sera envoyée par voie postale au team manager dès l'engagement de l'équipage.

Toute modification en cours de saison devra faire l'objet d'une mise à niveau de la fiche technique ainsi que d'une nouvelle présentation au responsable technique de l'ECS.

La fiche technique devra être présentée, en même temps que la moto, au contrôle technique avant chaque épreuve.

11. Dérogation

Dans le but d'évaluer les modifications envisagées pour le règlement technique de l'Endurance Vintage Cup 2018, le promoteur autorise le Baloo Racing Team à participer aux courses 2017 avec un moteur de Yamaha FJ implanté dans un cadre de Yamaha XS 1100 modifié, aux conditions suivantes :

- **cette participation se fait à titre expérimental et exceptionnel (aucune autre dérogation ne sera accordée à un autre team) ;**
- **participation uniquement en catégorie Classic, c'est-à-dire avec les configurations de pilotes suivantes :**
 - **silver – bronze**
 - **bronze – bronze**
 - **silver – bronze – bronze**
 - **bronze – bronze – bronze**
- **le classement en course sera acquis, c'est-à-dire que le Baloo Racing Team sera classé au même titre que les autres teams dans le classement général et de catégorie ;**
- **transparence au niveau de l'Endurance Vintage Cup : le Baloo racing Team ne marquera pas de points au championnat, le classement à chaque course étant transparent pour les autres équipages.**