



# Règles et Réglementation

# TABLE DES MATIÈRES

<b>SECTION A</b>	<b>P3</b>
<b>1a. INTRODUCTION</b>	<b>P3</b>
<b>1b. DÉFINITIONS</b>	<b>P3</b>
<b>1c. INTERPRÉTATION</b>	<b>P4</b>
<b>1d. MODIFICATIONS</b>	<b>P4</b>
<b>2. RÈGLEMENTATION GÉNÉRALE</b>	<b>P4</b>
<b>3. ÉQUIPEMENT</b>	<b>P5</b>
<b>3a. COMPÉTITEURS</b>	<b>P5</b>
<b>3b. MACHINES</b>	<b>P6</b>
<b>3c. PNEUS</b>	<b>P6</b>
<b>4. PROCÉDURES</b>	<b>P6</b>
<b>5. PROTÊT D'ÉLIGIBILITÉ D'UNE MACHINE</b>	<b>P7</b>
<b>6. PROTÊT SUR LA CONDUITE D'UN COUREUR</b>	<b>P8</b>
<b>7. NORMES DE SÉCURITÉ DES MACHINES</b>	<b>P9</b>
<b>SECTION B</b>	<b>P12</b>
<b>SOMMAIRE DES CLASSES D'ÉPOQUE (« VINTAGE »)</b>	<b>P12</b>
<b>1. PRÉ-50</b>	<b>P13</b>
<b>2. PRÉ-65</b>	<b>P13</b>
<b>3. PÉRIODE 1 (« CLASSIC VINTAGE »)</b>	<b>P15</b>
<b>4. PÉRIODE 2 (« SUPERVINTAGE »)</b>	<b>P19</b>
<b>5. « MIDDLEWEIGHT PRODUCTION »</b>	<b>P22</b>
<b>6. PÉRIODE 3 (« SUPERBIKE »)</b>	<b>P24</b>
<b>7. PÉRIODE 4</b>	<b>P27</b>
<b>8. (paragraphe non-utilisés)</b>	
<b>9. (paragraphe non-utilisés)</b>	
<b>10. P1-P2 « SIDECARS »</b>	<b>P30</b>
<b>11. P3 « SIDECARS »</b>	<b>P33</b>

On a fait cette traduction pour aider les membres qui préfèrent travailler en français. S'il y a une différence entre cette traduction et les Règles et Réglementation en anglais, c'est la dernière qui prime.

# VINTAGE ROAD RACING ASSOCIATION

## RÈGLES ET RÉGLEMENTATION

### SECTION A

#### 1a. INTRODUCTION

La “Vintage Road Racing Association” (VRRRA) a été formée en 1980 par un groupe d’enthousiastes ayant comme intérêts principaux la collection et la préservation de motocyclettes de course d’époque et l’utilisation de celles-ci durant des événements de compétition. La gamme de ces motocyclettes va de la machine de route spécialement préparée pour la course aux machines Grand Prix d’usine, et ce, des années quarante jusqu’à la fin des années quatre-vingt. Plusieurs classes ont été formées pour accommoder une large variété de machines.

Ce manuel a été conçu avec l’intention de guider les membres de la VRRRA dans leurs efforts de préserver, exposer et démontrer telles qu’étaient les motocyclettes de compétition issues de modèles de route et de Grand Prix durant les années historiques d’époque.

La section A du manuel détaille les règles et procédures s’appliquant aux **compétiteurs** et machines. La section B décrit les règles spécifiques à chacune des classes de machines.

Bien que les classes soient définies dans ces règles, aucune obligation n’existe de la part de la VRRRA ou des organisateurs de courses de faire participer toutes ces classes durant un même événement de la VRRRA. Les questions d’organisation de courses vont au-delà des objectifs de ce manuel.

Les propositions de changement aux Règles et à la Réglementation doivent être soumises, par écrit, au Coordonnateur Technique avant le 31 août de chaque année. Chaque proposition doit détailler la rédaction additionnelle ou le changement en mentionnant la règle visée. Les propositions seront étudiées par le Comité Technique en accord avec l’article 30 de la Constitution avant la Rencontre Générale Annuelle de la VRRRA.

#### 1b. DEFINITIONS

**EXÉCUTIF DE LA VRRRA:** consiste en : le Président, le Vice-Président, le Coordonnateur Technique, le Coordonnateur de Compétition et le Trésorier, élus et ayant leurs tâches définies par la Constitution de la VRRRA.

**COORDONNATEUR DE COMPÉTITION :** membre de l’Exécutif qui a la charge de tout ce qui concerne l’organisation et l’opération des événements de course (Article 14 de la Constitution).

**COORDONNATEUR TECHNIQUE:** membre de l’Exécutif qui préside le Comité Technique et s’assure que les vérifications de sécurité et d’éligibilité soient accomplies (Article 30 de la Constitution).

**COMITÉ TECHNIQUE :** développe les règles de sécurité et d’éligibilité et organise les séances de vérification des machines et des équipements de sécurité (Article 30 de la Constitution).

**INSPECTEUR TECHNIQUE** : personne assignée par le Coordonnateur Technique qui s'assure que les machines de course et les équipements des coureurs rencontrent les standards d'éligibilité et de sécurité de façon raisonnable tels que définis par le Comité Technique (Article 33 de la Constitution).

### **1c. INTERPRETATION**

Des règles « pures et dures » concernant la préparation de machines de course d'époque sont difficiles à développer et mettre en application. Il est à espérer que tous les membres du club et autres impliqués dans la préparation de machines de course interprètent les règles de façon à rencontrer l'esprit et l'intention recherchés par la VRRRA.

### **1d. MODIFICATIONS**

Il est entendu que, pour certaines machines passablement vieilles et hors production, des pièces doivent être altérées ou possiblement remplacées par d'autres pièces non-standards. Toute modification externe doit être faite en respectant l'apparence d'époque du reste de la machine tout en étant sécuritaire. Cet aspect doit être considéré en suivant les règles et la réglementation de ce manuel. Vérifiez avec le Comité Technique avant d'utiliser des pièces non-standards. Sauf lorsque spécifiquement permis ou lorsqu'une exception a été accordée par le coordonnateur technique, aucune pièce ou réplique de pièce ne peut être installée sur une machine si cette pièce n'était pas disponible durant la période où cette machine compétitionne.

## **2. RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE**

- 2a.** Les motocyclettes de type production doivent se conformer au standard suivant : La dépose des béquilles latérale et centrale ainsi que des composantes électriques non-fonctionnelles et leur filage.
- 2b.** Le surclassement (bumping up) à l'intérieur d'une même période n'est pas permis, sauf en période 1 où une machine peut « monter » d'une classe à partir de sa classe légitime mais ne pourra collecter de points dans cette dernière classe.
- 2c.** Aucune machine ne peut être intentionnellement modifiée à une capacité au-delà des limites du déplacement de sa classe naturelle de façon à atteindre l'éligibilité à une autre classe d'une même période. Cette règle ne s'applique pas aux machines de la période 1 à l'exception de la Honda CB350.
- 2d.** Toute motocyclette doit utiliser des essences commercialement disponibles. Ceci exclu spécifiquement les gasoil, nitro, R.D.I., ou toute combinaison de ces éléments. Le méthanol ou mélange méthanol et essence de course légale sont approuvés pour les classes pré-50 seulement mais assujettis aux restrictions suivantes :
  - a) Les machines éligibles à la classe avec culasse (tête) de fonte ou de bronze.
  - b) Les machines éligibles produites avant le 31 décembre 1940, sans égard au matériel utilisé pour la culasse.
  - c) Pour les événements où le Comité Technique aura confirmé que cette règle sera en vigueur. La règle « en vigueur » devant être confirmée par avis écrit dans le journal de la VRRRA au moins 4 semaines avant l'événement en question.

- 2e.** Toute machine doit se conformer à la réglementation de sécurité de l'organisation en autorité à la piste.
- 2f.** Toute machine doit être raisonnablement propre et en ordre de marche lorsque présentée pour l'inspection technique. Au moment de l'inspection, le moteur et le système d'échappement doivent être suffisamment refroidis pour que l'inspecteur technique puisse les empoigner sans risque de blessure. Si requis par l'inspecteur technique, certaines pièces de carénage ou enveloppant le moteur pourraient avoir à être déposées pour faciliter l'inspection. Toute machine présentée pour l'inspection technique dans une condition prévenant une inspection approfondie de celle-ci sera refusée et ne sera inspectée qu'au moment où les infractions auront été remédiées.
- 2g.** Les plaques numérotées doivent mesurer au minimum 9 po x 11 po, ovales ou rectangulaires. Les numéros doivent mesurer au moins 7 po de haut avec un trait de 1 po de large. Une exception peut être allouée pour la plaque frontale de certains carénages originaux ou répliques de GP. Les plaques numérotées doivent être clairement visibles aux chronométreurs et officiels lorsque la moto est sur la piste. Les couleurs des plaques et numéros doivent être tels que défini dans les règles de chaque période. Si après avoir été avisé comme non-conforme durant un événement, les plaques d'une machine ne sont toujours pas corrigées, le coureur et la machine ne seront plus chronométrés et positionnés tant que les corrections ne seront pas faites.
- 2h.** Lorsque des restrictions sonores sont en vigueur, la VRRRA suivra les règles de la piste. Toute machine, sans exceptions, doit se conformer aux règles sonores de la piste. Il est reconnu que des silencieux non d'époque puissent avoir à être installés pour s'y conformer.
- 2i.** Tout nouveau membre est requis de démontrer son expérience antérieure ou avoir complété une formation appropriée en course sur route.
- 2j.** L'Exécutif de la VRRRA peut disqualifier un individu d'un événement et, en addition, imposer des amendes contre un coureur/propriétaire/membre d'équipe si celui-ci ou ceux-ci créent une situation mettant en péril la sécurité de participants ou organisateurs ou en compromettant la sécurité de la VRRRA et de l'événement d'une façon ou d'une autre. Le refus de payer une amende résultera en la disqualification du coureur/machine/propriétaire/membre d'équipe de l'événement et de tout événement futur de la VRRRA jusqu'à ce que restitution soit faite.
- 2k.** Il est interdit à toute personne sous l'effet des alcools ou de médicaments prescrits et/ou non-prescrits et de toutes autres substances toxiques d'entrer sur la piste ou dans les puits chauds. L'exécutif se donne le droit d'interdire l'accès sur la piste à toute personne soupçonner d'être sous l'effet des alcools, de médicaments prescrits et/ou non-prescrits et de toutes autres substances toxiques.

### **3. ÉQUIPEMENT**

#### **3a. Compétiteurs**

Les compétiteurs doivent porter un équipement de course sur route approprié consistant en des gants de cuir, une combinaison de cuir, et des bottes de cuir d'une hauteur minimum de 8 pouces du haut de la semelle et recouvrant le pantalon. Les combinaisons deux-pièces doivent être jointes à la taille par une fermeture-éclair. L'utilisation de protecteurs dorsaux intégrés ou portés sous les combinaisons est requis.

Les casques doivent être de type « full face » avec visières approuvées. Les casques endommagés sont prohibés. Les casques doivent être certifiés par le fabricant à la norme SNELL M2005, BSI 6658 Type A ou ECE/22-05 et démontré par un collant stipulant rencontrer ou excéder une de ces normes. Bien que la VRRRA, dans l'intérêt de la sécurité, stipule l'utilisation de casques certifiés SNELL M2005, BSI 6658 Type A ou ECE/22-05, l'organisation (VRRRA) n'endosse ni ne garantit aucun produit ou fabricant spécifique.

Les compétiteurs doivent se fier à leur propre jugement dans la sélection d'un casque, les vêtements de cuir et l'équipement protectif en ce qui concerne la protection appropriée, la sécurité et la durabilité.

### **3b. Machines**

Toute machine doit être équipée de leviers de contrôle à embouts à billes intégrés, parfaitement fonctionnels, pour l'embrayage, la transmission et les freins.

La roue arrière doit être couverte efficacement au moins jusqu'à la ligne verticale au-dessus de l'axe de celle-ci.

La portion supérieure de la chaîne/courroie de l'entraînement primaire et la portion de la chaîne/courroie de la partie arrière de l'embrayage doivent être adéquatement couvertes (note : Certaines organisations requièrent la fermeture complète de ces sections).

Toute machine doit posséder un interrupteur coupe-moteur parfaitement visible, monté sur, ou adjacent au guidon ou au bracelet (« clip-on »), et facilement atteignable par le coureur.

### **3c. Pneus**

Les compétiteurs doivent s'assurer que les pneus équipant leur machines soient d'une spécification adéquate couvrant les facteurs de poids et capacité pour l'utilisation en course. Les pneus lisses (slicks) peuvent être utilisés en période 4 seulement, dans toutes les autres classes, les pneus doivent être rainurés. Aucun pneu lisse rainuré à la main ou pneu réchappé ne sont permis; néanmoins, les pneus-pluie de course sont acceptables. Tous les pneus doivent être en excellente condition. Vous devez vérifier avec le fabricant de pneus pour les dimensions applicables à vos jantes. Les inspecteurs technique vont rejeter toute machine qui, à leur opinion, ne possède pas de pneus adéquats.

## **4. PROCÉDURES**

- 4a.** Il est de la responsabilité du compétiteur de fournir des preuves raisonnables concernant l'âge de la machine ou de ses composantes advenant un questionnement sur leur éligibilité de la part du comité technique.
- 4b.** Des exceptions aux règles et réglementations techniques peuvent être déterminées à la discrétion du comité technique et sujet à l'approbation de l'exécutif. Le comité technique prend la décision finale concernant l'interprétation des règles et réglementations techniques, et il est de sa responsabilité de les mettre en application.

- 4c. Les requêtes de clarification ou d'exception doivent être adressées au comité technique, par écrit et incluant une photo des ou de la composante(s) en question de la motocyclette, au plus tard 30 jours avant la prochaine compétition. Les compétiteurs sont avisés de clarifier toutes exceptions avant la construction de la machine.
- 4d. Toute machine inscrite à un événement de la VRRRA doit être inspectée et jugée sécuritaire avant que cette machine ne soit mise sur la piste de course.
- 4e. Les inspecteurs techniques peuvent en tout temps rappeler une machine pour l'inspecter si ils/elles doutent de sa condition sécuritaire.
- 4f. Les inspecteurs techniques auront la décision finale concernant toute question de légalité technique ou de sécurité. L'appel sur la décision d'un inspecteur technique devient la responsabilité du coordonnateur technique ou d'un membre du comité technique assigné comme délégué de l'événement. L'application d'une règle de sécurité ou d'éligibilité par le coordonnateur technique est ultimement sous la responsabilité de l'arbitre et du président.
- 4g. A la discrétion des officiels de l'événements, toute machine doit être inspectée pour des fuites de fluides avant et après chaque session de piste. Si une coulisse est détectée, la machine devra retourner aux puits, la source de la fuite corrigée, et repasser une inspection technique avant de reprendre la piste.
- 4h. Il est de la responsabilité des coureurs de s'assurer que leurs machines et équipements protectifs, qu'ils en soient propriétaires ou qu'ils les aient emprunté, rencontrent toutes les règles et règlements de la VRRRA.
- 4i. Toute machine dont le guidon a touché le sol durant une session de pratique ou durant une course, ne pourra pas continuer dans cette même session de pratique ou de course. La machine doit être inspectée de nouveau avant de retourner sur la piste pour une pratique ou une course subséquente. Le compétiteur doit être examiné par un médecin. Le médecin doit approuver l'état de santé du compétiteur avant qu'il lui soit permis de continuer à faire des pratiques ou des courses.
- 4j. Toute machine circulant avec des pièces déboulonnées ou pendantes qui mettent en danger la sécurité du compétiteur ou celle d'autres compétiteurs se verront signaler le drapeau noir et seront sujettes à une ré-inspection.
- 4k. Pour les événements de la série RACE où la VRRRA est invitée à participer, ces règles et réglementations seront appliquées pour déterminer l'éligibilité des machines.

## 5. PROTÊT D'ÉLIGIBILITÉ D'UNE MACHINE

- 5a. Tout protêt formel concernant l'éligibilité d'une machine durant les événements de la VRRRA doit être adressé au coordonnateur technique ou, en son absence, à un membre du comité technique.
- 5b. Tout protêt doit être adressé par un coureur participant à la même course que la machine visée.
- 5c. Un protêt doit être adressé en-dedans de 20 minutes de l'affichage des résultats officiels.

- 5d.** Les protêts d'éligibilité sont considérés comme mineurs et doivent être accompagnés d'un dépôt comptant de \$25.00.
- 5e.** Les protêts majeurs impliquant le démontage d'un moteur ou d'une motocyclette requièrent un dépôt comptant de \$50.00.
- 5f.** Advenant le protêt étant jugé à la faveur du plaignant, le dépôt comptant lui sera remboursé.
- 5g.** Advenant le non-lieu d'un protêt, le dépôt comptant sera retenu par la VRRRA. De plus, la personne adressant le protêt devra payer les coûts de toutes pièces ou main-d'œuvre requises pour remettre la machine dans la même condition qu'avant le désassemblage.
- 5h.** Advenant le refus d'un propriétaire/coureur de soumettre sa machine à l'inspection suite à un protêt, la machine et le coureur seront disqualifiés de l'événement et le coureur perdra tous points accumulés durant l'année. De plus, à la discrétion de l'exécutif, le propriétaire/coureur pourra être suspendu de tout événement couru sous les règles de la VRRRA pour une période allant jusqu'à 13 mois. Le dépôt comptant devra être retourné à la personne ayant adressé le protêt.
- 5i.** Un compétiteur pris à utiliser un moteur surdimensionné sera disqualifié de cette classe à cet événement particulier et perdra tous points accumulés durant l'année.
- 5j.** Nonobstant 5b, le comité technique peut décider d'ouvrir un moteur pour confirmer son déplacement sans le protêt formel d'un coureur. Si la machine est jugée légale, la VRRRA paiera au propriétaire les coûts de toutes pièces ou main-d'œuvre requises pour remettre la machine dans la même condition qu'avant le désassemblage. Advenant qu'une machine soit trouvée illégale, les pénalités du para. 5g seront appliquées.
- 5k.** Un coureur plaignant insatisfait d'un jugement peut porter appel à l'exécutif, verbalement en-dedans d'une heure du jugement ou par écrit en-dedans d'une semaine. Les appels doivent être accompagnés d'une somme de \$25.00 non-remboursable.

## **6. PROTÊT SUR LA CONDUITE D'UN COUREUR**

- 6a.** Tout protêt formel concernant la conduite d'un coureur aux événements de la VRRRA doit être adressé à l'arbitre.
- 6b.** Un protêt contre la conduite d'un coureur doit être accompagné d'une somme de \$25.00 comptant.
- 6c.** Un protêt doit être adressé par un coureur participant à la même course que le coureur visé.
- 6d.** Un protêt doit être adressé en-dedans de 20 minutes de l'affichage des résultats officiels.
- 6e.** Si le protêt est jugé en faveur du plaignant, la somme de \$25.00 avancée lui sera remboursée. Le coureur pris en défaut pourra être exclu des résultats de la course et avoir à restituer toute récompense.
- 6f.** Advenant le non-lieu d'un protêt, le dépôt comptant sera retenu par la VRRRA.
- 6g.** Aucun appel n'est possible suite à la décision de l'arbitre.

## 7. NORMES DE SÉCURITÉ DES MACHINES

Ce qui suit est une liste non-exhaustive aidant à la préparation des motocyclettes de course et faisant partie des critères utilisés pour déterminer si une motocyclette est acceptable pour la course sur route.

### 7a. Moteur, transmission et composants connexes

#### Vérifier:

- chaque tuyau flexible ou rigide dans lequel circule des fluides doit être sécurisé au moyen de fil-frein (lockwire)
- niveau d'huile moteur (carter humide)
- niveau d'huile à transmission
- embrayage intègre et ajusté
- supports de transmission et moteur bien sécurisés
- chaîne primaire ajustée et lubrifiée
- barrure (clip) de la maille maîtresse sur la chaîne d'entraînement primaire installée dans la bonne direction et sécurisée avec du fil-frein (lockwire)
- aucune coulisse d'huile
- capuchons de remplissage des huiles sécurisés avec du fil-frein (lockwire)
- tous les bouchons de drainage, capuchons et couverts de remplissage et de vérification de niveaux sur le moteur, l'entraînement primaire et l'ensemble de transmission qui laisseraient échapper de l'huile si desserrés doivent être sécurisés au moyen de fil-frein (lockwire)
- tous les couverts d'inspection sur le moteur, le couvert d'entraînement primaire et la transmission doivent être sécurisés avec du fil-frein (lockwire) ou autre méthode adéquate
- tous les reniflards (vents) du moteur ou de la transmission doivent être d'une dimension appropriée, libres de toute restriction et joints à une bouteille de trop-plein de capacité appropriée
- toutes les lignes flexibles d'huile doivent être bien sécurisées et leurs extrémités colletées de façon à éviter qu'elles ne glissent de leurs ferrures (fittings)
- toutes les lignes flexibles d'huile doivent être sécurisées au moyen de fil-frein (lockwire) comme méthode secondaire de sécurisation
- support de filtre à l'huile serré et filtre sécurisé avec du fil-frein (lockwire) ou autre méthode adéquate
- bouchon de drainage du réservoir d'huile et boulons de type banjo (banjo bolts) sécurisés avec du fil-frein (lockwire)
- bouchon de remplissage du réservoir d'huile sécurisé au moyen de fil-frein (lockwire) ou d'une barrure mécanique prévenant que celui-ci s'ouvre ou se dévisse
- niveau adéquat d'huile dans le réservoir
- bouchons de remplissage et de drainage d'eau du radiateur et du circuit de refroidissement sécurisés au fil-frein (lockwire)
- tubulure flexible du reniflard (breather) de surcapacité (overflow) du système de refroidissement doit être reliée à une bouteille de capacité appropriée
- seul de l'eau peut être utilisée dans le système de refroidissement; l'antigel ou tout autre additif sont prohibés
- les conduits d'essence doivent être sécurisés avec du fil-frein (lockwire) ou des collets mécaniques (gear clamps)
- aucune coulisse au système d'essence
- carburateur bien fixé en place
- couvert de dessus du carburateur bien serré
- drain du réservoir de flotte du carburateur sécurisé au fil-frein (lockwire)

- système d'échappement, carénage et repose-pieds installés de façon à garantir une garde au sol adéquate pour la course sur route
- le système d'échappement, incluant les mégaphones, chambres d'expansion et silencieux doivent être montés sécuritairement. Tous supports et attachements doivent être sécurisés au fil-frein (lockwire) et, si possible, il devrait y avoir une méthode secondaire pour sécuriser la tubulure

## **7b. Roue arrière et composantes connexes**

### **Vérifier:**

- usure du pneu excessive
- pression du pneu
- rayons serrés, aucun brisé
- jante droite et non voilée
- capuchon de valve installé (doit être de métal et non de plastique)
- roue équilibrée
- pesées d'équilibrage bien sécurisées en place
- écrous d'axe de roue sécurisés au moyen de fil-frein (lockwire) ou de goupilles fendues (cotter-pins)
- toute la quincaillerie de montage du frein doit être sécurisée au moyen de fil-frein (lockwire) ou de goupilles fendues (cotter-pins)
- ancrage de retenue du frein doit être sécurisé au moyen de fil-frein (lockwire) ou de goupilles fendues (cotter-pins)
- frein ajusté et efficace
- câble ou tige d'activation du frein non endommagé ou usé
- tout câble ou tige de frein à ajustement fileté doit être sécurisé avec du fil-frein (lockwire) pour prévenir toute perte d'ajustement
- pédale de frein et pivot bien en place
- ajustement de chaîne sécurisé
- roues bien enlignées
- systèmes de retenue des pignons dentelés (sprockets) avant et arrière bien sécurisés
- chaîne d'entraînement final lubrifiée et ajustée
- barrure (clip) de la maille-maîtresse installée avec l'ouverture pointant dans la direction opposée de l'entraînement de la chaîne et sécurisée avec du fil-frein (lockwire)
- aile arrière solidement fixée

## **7c. Roue, frein et suspension avant, guidons, contrôles et composantes connexes**

### **Vérifier:**

- usure excessive du pneu
- pression du pneu
- rayons serrés, aucun brisé
- jante droite et non voilée
- capuchon de valve installé (doit être de métal et non de plastique)
- roue équilibrée
- pesées d'équilibrage bien sécurisées en place
- roulements en bon état
- écrous d'axe de roue sécurisés au moyen de fil-frein (lockwire) ou de goupilles fendues (cotter-pins)
- serrement d'axe au bas de la fourche bien serré et sécurisé avec du fil-frein (lockwire)
- bouchons de drainage de la fourche sécurisés avec du fil-frein (lockwire). Si du type biseauté (countersink), un ruban couvrant le bouchon sera acceptable

- compression et rebond de la fourche; aucune coulisse
- quantité adéquate d'huile dans la fourche
- aile avant solidement fixée
- frein avant ajusté et efficace
- câble(s) de frein lubrifié(s)
- câble(s) de frein sans brin brisé(s) ou endommagé(s)
- toute la quincaillerie de montage du frein doit être sécurisée au moyen de fil-frein (lockwire) ou de goupilles fendues (cotter-pins)
- tous les conduits d'huile à frein doivent avoir leurs boulons de type banjo (banjo bolts) ou leurs ferrures (fittings) sécurisées avec du fil-frein (lockwire)
- boulons et ancrages de frein sécurisés au moyen de fil-frein (lockwire) ou de goupilles fendues (cotter pins)
- serrement(s) de l'axe vertical de la fourche bien serrés
- guidons ou bracelets (clip-ons) bien serrés
- câble(s) de contrôle du/des carburateur(s) sécurisé(s) avec du fil-frein (lockwire) à la manette de contrôle
- manette de contrôle des gaz retourne rapidement en position de ralenti, sans assistance autre que son ressort de rappel, à tout positionnement de la fourche
- espacement adéquat entre le levier de frein avant et la manette des gaz quand le frein est appliqué avec vigueur
- coupe-moteur (kill switch) en parfait état d'opération et fil(s) sécurisé
- poignées bien en place sur les guidons (s'assurer qu'elles ne glissent pas si le guidon est humide)
- roulements d'axe de fourche ajustés adéquatement sans causer de jeux ou resserrement excessif
- butées (stops) de direction en place de façon à empêcher les guidons ou contrôles de contacter le réservoir ou le carénage quand le plein cheminement de la fourche est utilisé dans l'une ou l'autre des directions
- leviers d'embrayage et de frein ainsi que manette de contrôle des gaz bien sécurisés aux guidons
- barillets et férules du câble d'embrayage en bon état
- câble d'embrayage non effiloché ou endommagé aux deux extrémités

## **7d. Cadre (frame), éléments aérodynamiques et composantes connexes**

### **Vérifier:**

- toutes lentilles, réflecteurs ou pièces de verre enlevées ou couvertes avec du ruban à conduits (duct tape)
- supports de carénage et carénage bien en place
- carénage n'interférant pas avec l'opération de la machine
- rebords de carénage et de visière de carénage non coupants
- toutes béquilles enlevées
- plaques numérotées (number plates) conformes à la réglementation de la VRRRA (dimensions et couleurs de la plaque et des chiffres)
- aucune fissure ou dommage visibles au cadre ou au bras oscillant
- pivot de bras oscillant serré et sécurisé avec du fil-frein (lockwire)
- ancrages de suspension arrière serrés et sécurisés avec du fil-frein (lockwire)
- réservoir d'essence sécurisé de façon à ce qu'il ne puisse se détacher de la motocyclette en cas d'accident
- accumulateur et son contenant bien en place
- accumulateur chargé
- filage sécurisé et non effiloché
- siège solidement fixe en place

## SECTION B

### SOMMAIRE DES CLASSES D'ÉPOQUE (« VINTAGE »)

1. « **PRÉ-50** » \*: Motocyclettes fabriquées avant le 31 décembre 1949.

2. **PRÉ-65**: Motocyclettes dont l'année de fabrication ne dépasse pas 1964. Il y a deux classes de cylindrée : 350cc et 500cc.

3. **PÉRIODE UN « CLASSIC VINTAGE »**: Année de fabrication ne dépassant pas 1967. Toute machine originalement fabriquée pour la course sur route, ou une machine subséquemment modifiée pour la course sur route.

Il y a cinq classes de cylindrée : 200, 250, 350, 500, « Open »

4. **PÉRIODE DEUX « SUPERVINTAGE »**: Année de fabrication ne dépassant pas 1972. Toute machine originalement fabriquée pour la course sur route, ou une machine subséquemment modifiée pour la course sur route.

Il y a deux classes de cylindrée : « Lightweight » et « Heavyweight »

5. « **MIDDLEWEIGHT PRODUCTION** »: Année de fabrication ne dépassant pas 1976. Toute machine originalement vendue pour la route et subséquemment modifiée pour la course sur route.

6. **PÉRIODE TROIS**: Année de fabrication ne dépassant pas 1982. Toute machine originalement fabriquée pour la course sur route, ou une machine subséquemment modifiée pour la course sur route.

Il y a trois classes de cylindrée : « Lightweight » « Middleweight » « Heavyweight »

7. **PÉRIODE QUATRE**: Année de fabrication ne dépassant pas 1989. Toute machine originalement fabriquée pour la course sur route, ou une machine subséquemment modifiée pour la course sur route.

Il y a trois classes de cylindrée : F3, F2 et F1

« **SIDECAR** »: Il y a trois classes pour les machines construites avant les dates-butoirs ou après celles-ci si le design et la méthode de construction respectent ceux de la période visée;

10. P1 « Classic » pour les machines construites avant 1968 \*

P2 « Supervintage » pour les machines construites avant 1973 \*

11. P3 pour les machines construites jusqu'à et incluant 1982\*

### COURSES À CARACTÈRE PARTICULIER

« **WARWICK CUP** »\*: Cette classe a été créée en l'honneur d'un des membres fondateurs de la VRRRA, Doug Warwick. La classe est limitée aux motocyclettes quatre temps d'origine Anglaise d'une cylindrée maximum de 500cc et d'année de fabrication ne dépassant pas 1967. Les règles de la Période 1 s'appliquent. Cette classe n'est courue qu'au Festival « vintage » annuel de la VRRRA à Mosport.

« **McGILL MASTERS** »\*: Créée en mémoire d'un autre membre fondateur, Tom McGill, cette classe est conçue pour les coureurs de 50 ans et plus. Elle est habituellement divisée en trois groupes : « Lightweight », jusqu'à 350cc « Middleweight », de 351cc à 500cc « Heavyweight », plus de 500cc

## RÈGLES DES CLASSES D'ÉPOQUE (« VINTAGE »):

**Les règles de la Section A sont applicables à toutes les classes.  
Les règles suivantes ne sont applicables qu'à des classes spécifiques.**

### **1. « PRÉ-50 »**

**1a.** Motocyclettes fabriquées avant le 31 décembre 1949.

**1b.** Aucune mise à jour au-delà du 31 décembre 1949.

### **2. PRÉ-65**

Les motocyclettes dont l'année de fabrication ne dépasse pas 1964. L'intention de cette classe est de fournir la possibilité aux motocyclettes qui ne sont généralement pas compétitives en Période 1 et aussi d'encourager la démonstration de motocyclettes âgées au cours d'événements qui leur permettront de compétitionner contre des machines de performances équivalentes.

Il y a deux classes de cylindrée PRÉ-65: 350cc et 500cc.

Cylindrée de moteur maximum de 350cc et 500cc. Les moteurs « side valve » d'une cylindrée maximum de 750cc sont admis dans la classe 500cc.

**2a. MOTEURS:** Doivent être de type atmosphérique. La surcapacité (overbore) maximum permise des cylindres est de 5% au-delà de la limite de cylindrée de la classe.

**2b. ENTRAÎNEMENTS PRIMAIRES:** Les entraînements primaires peuvent être par chaîne, courroie ou engrenage. La portion supérieure de la chaîne/courroie de l'entraînement primaire et la portion arrière entraînant l'embrayage doivent être couvertes adéquatement d'une plaque protectrice.

**2c. TRANSMISSION ET ENTRAÎNEMENT FINAL :** Doit être d'un style et d'un type disponible durant l'époque PRÉ-65.

**2d. CARBURATEURS :** Les carburateurs de style et de type disponible jusqu'en 1967 sont permis. AUCUN carburateurs de période subséquente de type « smoothbore » ou « flat-slide » ne sont permis. Les carburateurs utilisant des pompes d'accélération ou des systèmes similaires comme les « power jets » ne sont pas permis.

**2e. SYSTÈMES D'ALLUMAGE :** Les systèmes d'allumage éligibles en PRÉ-65 incluent les magnétos et les accumulateurs et bobines (battery/coil). Les systèmes à allumage électronique sont permis en autant qu'ils soient dissimulés.

**2f. ÉCHAPPEMENTS :** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période.

**2g. CADRES :** Doivent être d'un style et d'un type originaire de cette période, adéquatement préparé pour la course (quincaillerie de route enlevée...). Des renforts additionnels typiques de cette période sont permis. Des répliques de cadres de cette même époque tels que « Featherbead », « Lyster », « Domiracer » et « Seeley » sont permises.

**2h. BRAS OSCILLANTS :** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période. Des renforts additionnels sous forme de tubes en gabarit ne sont pas permis. Les répliques de bras oscillants de cette même époque sont permis.

**2i. FOURCHES :** Les fourches de style et de type disponible jusqu'à la fin '67 sont permises en PRÉ-65. Le diamètre maximum des tubes ne doit pas excéder 35mm. Les bas de fourche ne doivent pas avoir d'ancrages de freins à disque.

**2j. AMORTISSEURS ARRIÈRES :** Les amortisseurs arrières de style et de type disponible jusqu'à la fin '67 sont permis en PRÉ-65. Par contre, les amortisseurs inversés, les amortisseurs munis de valves à air (air fittings) à moins que d'origine (Velocette, KTT) et les réservoirs externes ne sont pas permis.

**2k. ROUES :** Doivent être de type à rayons de broche et ne peuvent être d'un diamètre inférieur à 18 pouces. La largeur des jantes ne peut excéder WM4 (2.50) à l'avant ou à l'arrière.

**2l. FREINS :** Seulement les freins à tambour sont permis et doivent d'un style et d'un type d'époque PRÉ-65. En aucun cas le diamètre du tambour ne doit dépasser 8.5 pouces.

**2m. PNEUS :** La largeur maximum ne peut dépasser 130mm tel qu'indiqué sur le flanc par le manufacturier.

**2n. HABILLAGES (RÉSERVOIR, SIÈGE, CARÉNAGE) :** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période. Les sièges d'origine sont permis, mais le type « selle de course » est préférable. Les sièges et carénages d'époque subséquente tel que Yamaha TZ ne sont pas permis.

**2o. GUIDONS :** Doivent être de style course ou production disponible jusqu'à la fin '67.

**2p. PLAQUES NUMÉROTÉES :** Voir la section A, 2g.

Les couleurs doivent être comme suit :

Classe	Chiffres	Plaque
350cc	Blanc	Bleu
500cc	Noir	Jaune

#### **EXEMPLES DE MOTOCYCLETTES TYPIQUEMENT ÉLIGIBLES POUR LA CLASSE :**

**Aermacchi** - Long Stroke seul.

**AJS / Matchless** 500 Singles

**BSA** Gold Star 350/500 Singles, 441 Single, 500 Twin

**Ducati** Singles - Narrow Case Singles

**Harley / Indian** 750 Side Valve

**Honda** Super Hawk 250/305

**Norton** Manx 350/500, ES2 - 500 Singles, 500 Twins

**Triumph** 500 Twin

**Velocette** 350/500

**Yamaha** YDS 250/305

### **3. PÉRIODE 1 « CLASSIC VINTAGE »:**

**Les règles de la Section A sont applicables à toutes les classes.**

Les motocyclettes dont l'année de fabrication ne dépasse pas 1967, deux temps ou quatre temps. Toute machine fabriquée purement pour la course, ou une machine subséquemment modifiée et préparée pour la course. Les modifications sont permises, en autant quelles soient conformes à la réglementation et à l'intention des spécifications qui suivent.

#### **IL Y A CINQ CLASSES PÉRIODE 1 « CLASSIC VINTAGE » :**

- 200 GP – jusqu'à 200cc
- 250 GP – jusqu'à 250cc
- 350 GP - 251cc à 350cc
- 500 GP - 351cc à 500cc
- « Open GP » - 501cc et plus

**3a. MOTEURS:** Doivent être de type atmosphérique, dont l'année de fabrication ne dépasse pas 1967. Les moteurs deux temps ne doivent pas être équipés de « reed valves » et ne doivent pas utiliser des cylindres de modèles récents. Les moteurs peuvent avoir des modifications internes récentes mais doivent garder la même apparence externe tel qu'observé durant la période. Des « big bore kits » (pour classe illimitée) peuvent être utilisés en autant qu'ils étaient disponibles durant cette période. La surcapacité (overbore) maximum allouée (sauf pour classe illimitée) est de 5% au-dessus de la limite de classe.

**3b. ENTRAÎNEMENTS PRIMAIRES :** Les entraînements primaires peuvent être par chaîne, courroie ou engrenage. La portion supérieure de la chaîne/courroie de l'entraînement primaire et la portion arrière entraînant l'embrayage doivent être couvertes adéquatement d'un plaque protectrice. Les entraînements primaires et embrayages de Norton Commando peuvent être utilisés en Période 1. Pour raison de sécurité, le comité technique recommande que l'entraînement primaire soit complètement fermé.

**3c. TRANSMISSIONS ET ENTRAÎNEMENTS FINALS :** Doivent être d'un type et d'un modèle utilisé durant cette période, doivent être de même apparence externe que les originaux. Aucune restriction interne ne s'applique.

**3d. CARBURATEURS :** Aucune restriction sur le diamètre mais doivent être d'un type et d'un modèle utilisé durant cette période. Les carburateurs typiquement acceptés sont : Amal 76 et 276, Monobloc, MkI Concentric, TT, RN, GP et MkII. Sont aussi acceptés les Mikuni VM « round slide » tels qu'utilisés sur les motocyclettes Yamaha de compétition. Les carburateurs « smoothbores » de cette période sont permis. Les carburateurs de type Lectron « flat slide » et les « smooth bores » post-période ne sont pas permis. Les carburateurs utilisant des pompes d'accélération ou des systèmes similaires comme les « power jets » ne sont pas permis.

**3e. SYSTÈMES D'ALLUMAGE :** Incluent les magnétos et les accumulateurs et bobines (battery/coil). Les systèmes à allumage électronique sont permis en autant qu'ils soient dissimulés.

**3f. ÉCHAPPEMENTS :** Doivent être d'un type et d'un style utilisé durant cette période.

**3g. CADRES :** Les cadres doivent être de type et de style original pour cette période et doivent être construits de tubes d'acier ronds, à l'exception des cadres de course originaux du Greeves Silverstone. Aucun cadre de type Mono-shock à l'exception du cadre Vincent. Les répliques de cadres de cette période sont permises.

**3h. BRAS OSCILLANTS :** Les bras oscillants doivent être de type et de style original pour cette période, doivent être construits de tubes d'acier ronds et d'un style conventionnel. Chaque membre doit être construit d'un seul tube. Le mouvement doit être contrôlé par des unités de suspension montées sur chaque membre du bras oscillant, de chaque côté de la roue et près de l'axe de celle-ci. Les bras oscillants de cette période qui dérogent de cette règle sont permis, mais seulement sur les cadres pour lesquels ils ont été conçus. Par exemple : Greeves Silverstone, Manx Norton.

**3i. FOURCHES :** Doivent être d'un type disponible durant cette période. L'amortissement pneumatique n'est permis que sur les unités Velocette Oleomatic. Les dispositifs anti-plongée post-période ne sont pas permis. Le diamètre maximum des tubes est de 35mm à moins que la motocyclette ait été équipée avec une fourche de plus gros diamètre qui, dans ce cas, doit être du même type qu'original tel que Rickman.

**3j. AMORTISSEURS ARRIÈRES :** Doivent être de style et de type disponible durant cette période. Les amortisseurs munis de valves à air (air fittings) et/ou réservoirs externes ne sont pas permis.

**3k. ROUES :** Doivent être de type à rayons de broche avec un diamètre minimum de la jante de 17 pouces et une largeur maximum de celle-ci de WM4 (2.50).

**3l. FREINS :** Seulement les freins à tambour sont permis à l'avant comme à l'arrière.

**3m. PNEUS :** La largeur maximum ne peut dépasser 130mm tel qu'indiqué sur le flanc par le fabricant.

**3n. HABILLAGE:** Réservoir, siège et carénage doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période.

**3o. GUIDONS :** Doivent être des bracelets (clip-ons) ou des guidons droits (flat bars) ayant une élévation maximum de 2 pouces au-dessus de leur ancrage.

**3p. CONTRÔLES AUX PIEDS :** Doivent être de style « rearsset » défini comme étant montés sur ou derrière la ligne centrale du pivot du bras oscillant.

**3q. PLAQUES NUMÉROTÉES :** Voir la section A, 2g.  
Les couleurs doivent être comme suit :

Classe	Chiffres	Plaque
200 GP	Blanc	Noir
250 GP	Blanc	Vert
350 GP	Blanc	Bleu
500 GP	Noir	Jaune
« Open GP »	Noir	Blanc

**HONDA CB/CL/SL/350** bi-cylindres, pour être éligible en Période 1 GP, sont limitées aux pièces internes et externes originales telles qu'installées originalement sur ces modèles. Aucune autre pièce conçue pour un autre modèle Honda ou toute autre motocyclette ne peut être installée. Aucune composante non d'origine (aftermarket) n'est permise sauf pour les ressorts de valves. Les carburateurs ne peuvent être plus gros que 30mm et peuvent être de n'importe quel modèle permis en période 1 tels que Mikuni ou Keihin « round slides ». Le système d'allumage peut ne pas être d'origine ou être électronique. AUCUNE MODIFICATION par usinage ou procédé chimique ne peut être faite au moteur, aux conduits d'admission, aux carburateurs ou à toute autre composante du moteur. Les seules modifications permises sont la dépose du démarreur électrique, les composants d'alternateur, et l'installation d'un système d'échappement de course. Tout le reste de la motocyclette doit être conforme aux règles de la période. Conséquemment, les machines bi-cylindres modifiées de modèles Honda CB/CL/SL 350 qui dévient de l'utilisation d'un moteur original non-modifié font parties de la classe Période 2 « Supervintage Lightweight ».

### **Les exemples et exceptions suivantes sont permises en Période 1.**

**Aermacchi (Harley Sprint)** Toutes les 250 ou 350 quatre temps monocylindres, originalement conçues pour la route, jusqu'en, et incluant, '74, freins à tambours seulement.

**BMW** Rennsport, et modèles /5 (cylindrée maximum 750cc équipée de freins à tambours)

**BSA** 441 & B50 (têtes 4 valves non permises), twins jusqu'à 750cc

**Bultaco** - Tous les modèles de moteurs/motocyclettes avec freins à tambours jusqu'en '72

**Ducati** monocylindres

**Greeves** Silverstone

**Harley-Davidson** KR, ER, et CR « roadracers »

**Honda** CB/CL/SL 350cc avec freins à tambours (voir para. spécifique) CR, CB, et CL bi-cylindres jusqu'à 500cc

**Jawa** 2-valve, moteurs « speedway » monocylindres 4 temps jusqu'en 1978. Arbres à cames en tête non permis. Le moteur doit être monté dans un cadre de route ou de course sur route, et ne doit pas utiliser un système de lubrification sans récupération (total loss).

**Laverda** 750 SF, modèles avec freins à tambours

**Montesa** - tous les modèles avec freins à tambours

**Norton** 750cc Commando avec freins à tambours seulement

**Ossa** - tous les modèles avec freins à tambours

**Rickman** CR à cadre « Road Racing » motorisé par moteur H-D CR ou ER, G50 ou 7R

**Royal Enfield**

**Seeley** G50 ou 7R

**Suzuki** T250, T350 & GT 250 (avec système « Ram-Air » enlevé) avec freins à tambours seulement

**Triumph** bi-cylindres jusqu'à 750cc

**Velocette**

**Yamaha** TD-1A

P1-200

Les machines éligibles incluent généralement toutes celles rencontrant les règles AHRMA 200GP (reproduites sur la page suivante) incluant toutes les mêmes restrictions. Les machines doivent être approuvées par le comité technique de la VRRRA.

10.2.4 200 GRAND PRIX PLUS: Cette classe combine une variété de conceptions et cylindrées de moteur, basé sur un index de performance. Les machines éligibles sont listées ci-après par marque, modèle, cylindrée, et restrictions individuelles. Les modèles de conception similaire sont aussi permis. La cylindrée, tel que noté ci-après, ne doit pas être augmentée au-delà des limites de surcapacité permises (overbore).

Aermacchi/H-D 250cc long-stroke (66mm bore x72mm stroke), wet clutch, original backbone chassis, maximum 30mm carburetor (i.e., up to 1965 only)  
AJS/Matchless 250cc pushrod single, maximum 30mm carburetor  
Ariel Arrow 250cc twin, original frame and forks, one 32mm or smaller carburetor  
Benelli 250cc pushrod single, maximum 30mm carburetor  
BMW R26 250cc single, maximum 30mm carburetor  
Bridgestone 175cc twin, maximum 22mm carburetors  
BSA/Triumph 250cc single, maximum 30mm carburetor  
Bultaco 125cc water-cooled GP TSS (round barrel only)  
Bultaco 175cc air-cooled single (round barrel only), maximum 30mm carburetor  
Bultaco 200cc air-cooled single, maximum 4-speed, maximum 28mm carburetor  
Ducati 125, 160, 175, 200cc single  
Hodaka 125cc  
Honda CR110 (CR93)  
Honda CB/CL 160, 175cc twin  
Honda CA/CB 125, 160cc twin  
Indian Arrow 250cc single, maximum 30mm carburetor  
Moto Guzzi 250cc pushrod, maximum 30mm carburetor  
MV 200cc "works" or replica single or twin  
MV Augusta 250cc pushrod, maximum 30mm carburetor  
Norton 250cc pushrod twin, maximum 30mm carburetor  
Ossa 175cc, maximum 30mm carburetor  
Parilla 250cc pushrod, maximum 30mm carburetor  
Parilla 200cc production racer  
Puch/Allstate 250cc split single, maximum one 32mm carburetor  
Rumi 125cc flat twin  
Triumph 200cc T20 Tiger Cub, maximum 250cc with allowable overbore; maximum 30mm carburetor  
Villiers-based 250cc two-strokes such as Cotton, DKW, Greeves, maximum 32mm carburetor  
Yamaha AS1 125cc twin (pre-1968), cast iron cylinders only  
Yamaha CT1 175cc single (no Noguchi engine components), maximum 30mm carburetor  
Yamaha YCS1 180cc twin (pre-1969), cast iron cylinders only, maximum 22mm carburetors.

## **4. PÉRIODE 2 « SUPERVINTAGE »**

**Les règles de la Section A sont applicables à toutes les classes.**

Année limite de fabrication 1972. Toute machine originalement et spécifiquement fabriquée pour la course sur route ou une machine de route subséquemment modifiée pour la course.

### **IL Y A DEUX CLASSES DE PÉRIODE DEUX « SUPERVINTAGE »**

#### **« Lightweight Supervintage »:**

125cc 2-temps  
250cc bi-cylindres et trois cylindres 2-temps  
360cc monocylindre 2-temps  
360cc bi-cylindres 4-temps  
360cc monocylindre 4-temps  
350cc quatre cylindres 4-temps

#### **« Heavyweight Supervintage »:**

Moteurs 2-temps limités à 750cc  
Moteurs 4-temps à arbres à cames en tête limités à 750cc  
Moteurs 4-temps à tiges et culbuteurs (pushrod engine) limités à 850cc

**4a. MOTEURS :** Doivent être de type atmosphérique, dont l'année de fabrication ne dépasse pas 1972. Les moteurs 2 temps ne doivent pas être équipés de « reed valves ». Les améliorations moteur à des spécifications d'une période subséquente ne sont pas permises. Les moulages (castings) et autres pièces externes doivent être de même apparence que ceux utilisés durant cette période. La surcapacité (overbore) maximum permise est de 5% au-delà de la limite de la classe.

**4b. ENTRAÎNEMENTS PRIMAIRES :** Les entraînements primaires peuvent être par chaîne, courroie ou engrenage. La portion supérieure de la chaîne/courroie de l'entraînement primaire et la portion arrière entraînant l'embrayage doivent être couvertes adéquatement d'une plaque protectrice. Pour raison de sécurité, le comité technique recommande que l'entraînement primaire soit complètement fermé.

**4c. TRANSMISSIONS ET ENTRAÎNEMENTS FINALS :** Doivent être d'un type et d'un modèle utilisé durant cette période, doivent être de même apparence externe que les originaux. Aucune restriction interne ne s'applique.

**4d. CARBURATEURS :** Aucune restriction dimensionnelle, mais doit être d'un type et d'un modèle disponible durant cette période. Les carburateurs Keihin « smooth-bore » sont permis jusqu'à une limite de 31mm.

**4e. SYSTÈMES D'ALLUMAGE :** Aucune restriction.

**4f. ÉCHAPPEMENTS :** Doivent être d'un style « course sur route » utilisé durant cette période.

**4g. CADRES :** Les cadres doivent être de type et de style original pour cette période et doivent être construits de tubes d'acier ronds, à l'exception des cadres de course originaux du Greeves Silverstone. Aucun cadre de type Mono-shock à l'exception du cadre Vincent. Les cadres « spéciaux » typiques à cette période sont permis tels que Drixton, Metisse, Rickman.

**4h. BRAS OSCILLANTS :** Doivent être de style et de type original pour cette période (incluant les dimensions). Doivent être construits de tubes d'acier de section ronde ou rectangulaire. Chaque membre doit être construit d'un seul tube. Le mouvement doit être contrôlé par des unités de suspension montées sur chaque membre du bras oscillant, de chaque côté de la roue et près de l'axe de celle-ci.

**4i. FOURCHES :** Doit être d'un type disponible durant cette période. Les dispositifs anti-plongée post-période ne sont pas permis. Le diamètre maximum des tubes est de 38mm, à moins que la motocyclette ait été équipée originalement de tubes plus gros.

**4j. AMORTISSEURS ARRIÈRES :** Doivent être d'un style et d'un type de cette période. Les réservoirs externes ne sont pas permis.

**4k. ROUES :** Les roues doivent être de type à rayons de broche, avec un diamètre minimum de la jante de 17 pouces et une largeur maximum de celle-ci de WM4 (2.50) pour la roue avant et de WM5 (3.00) pour la roue arrière.

**4l. FREINS :** Peuvent être à tambour ou à disque, mais doivent être d'une marque et d'un type utilisés durant cette période, incluant les rotors.

**4m. PNEUS :** La largeur maximum ne peut dépasser 140mm tel qu'indiqué sur le flanc par le manufacturier.

**4n. HABILLAGE (RÉSERVOIR, SIÈGE, CARÉNAGE) :** Doivent être d'un style ou modèle de compétition, utilisé durant cette période.

**4o. GUIDONS:** Doivent être d'un style ou modèle de compétition, utilisé durant cette période.

**4p. CONTRÔLES AUX PIEDS :** Doivent être de style « rearsset » défini comme étant montés sur ou derrière la ligne centrale du pivot du bras oscillant.

**4q. PLAQUES NUMÉROTÉES :** Voir la section A, 2g.  
Les couleurs doivent être comme suit :

Classe	Chiffres	Plaque
<b>« Lightweight Supervintage »:</b>		
125cc	Blanc	Noir
250cc	Blanc	Vert
350/360c	Blanc	Bleu
<b>« Heavyweight Supervintage »:</b>		
350cc	Blanc	Bleu
500cc	Noir	Jaune
750/850cc	Noir	Blanc

**Les exemples et exceptions suivantes sont permises en Période 2.**

**Harley-Davidson** XR750, KR750

**Honda** CR350(modifiée), CR750, MT 125R refroidie à l'air, CB400F, CB350/4 (ces motocyclettes peuvent utiliser la base moteur/transmission du modèle CB400F en « Lightweight Supervintage »), CB500/550 jusqu'à 1978

**Kawasaki** H1R, H2R, H1, H2, S1, S2, S3, KH 400

**Norton** 850cc Commando

**Suzuki** TR500, TR750, GT500, GT750, GT550

**Triumph** trois cylindres « Miles Engineering » construite comme réplique des machines d'équipe d'usine Triumph utilisées de 1969 à 1972

**Yamaha** TA 125, TD2, TD2B, TR2, TR2B, TD3, TR3 (modèles refroidis à l'air seulement)

D'autres motocyclettes de course Grand Prix d'intérêt historique seront éligibles en autant que leur performance et leur apparence rencontrent les standards des machines de course Grand Prix de cette époque. Les exemples inclus d'anciennes machines de course BSA et Triumph, Ducati 750SS, Laverda SFC, Norton 750PR, etc.

## **5. « MIDDLEWEIGHT PRODUCTION »**

**Les règles de la Section A sont applicables à toutes les classes.**

Année limite de fabrication 1976. Cette classe est limitée aux machines originalement vendue pour la route et subséquemment modifiées pour la course sur route. Les cadres doivent avoir été spécifiquement conçus pour la route. Les embrayages secs, cylindres d'alliage avec surfaces plaquées ou à revêtement et valves « power exhaust » sont prohibés.

Jusqu'à 400cc monocylindre, bi-cylindre et trois cylindres 2-temps

Jusqu'à 500cc bicylindre, 2 temps, à fenêtres « piston port »

Jusqu'à 600cc monocylindre, 4-temps

Jusqu'à 550cc SACT quatre cylindres, 4-temps

Jusqu'à 650cc tiges et culbuteurs (pushrod engine) bi-cylindre, 4-temps

Les machines suivantes sont permises sans tenir compte de l'année :

**Honda** SACT quatre cylindres CB400F, CB500 et CB550 jusqu'à l'année 1978

**Suzuki** GT500, T500

**5a. MOTEURS :** De type atmosphérique. Les moulages (castings) et la base moteur doivent être de même apparence que ceux utilisés durant cette période. Les moteurs 2 temps ne doivent pas être équipés de « reed valves » à moins qu'originellement standard. Aucune forme de « fenêtres variables » (variable porting) n'est permise pour les moteurs 2-temps. La surcapacité (overbore) maximum permise est de 5% au-delà de la limite de la classe.

**5b. ENTRAÎNEMENTS PRIMAIRES :** Sans restriction.

**5c. TRANSMISSIONS ET ENTRAÎNEMENTS FINALS:** Sans restriction.

**5d. CARBURATEURS:** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période. Carburateurs LECTRON sont permis.

**5e. SYSTÈMES D'ALLUMAGE:** Sans restriction.

**5f. ECHAPPEMENTS:** Doivent être d'un style compétition utilise Durant cette période. PAS DE FIBRE DE CARBONE.

**5g. CADRES:** Les cadres doivent avoir été spécifiquement vendus pour la route durant cette période.

**5h. BRAS OSCILLANTS :** Doivent être de style et de type original pour cette période (incluant les dimensions). Doivent être construits de tubes d'acier de section ronde ou rectangulaire. Chaque membre doit être construit d'un seul tube. Le mouvement doit être contrôlé par des unités de suspension montées sur chaque membre du bras oscillant, de chaque côté de la roue et près de l'axe de celle-ci.

**5i. FOURCHES :** Doit être d'un type disponible durant cette période. Les dispositifs anti-plongée post-période ne sont pas permis. Le diamètre maximum des tubes est de 38mm, à moins que la motocyclette ait été équipée originalement de tubes plus gros.

**5j. AMORTISSEURS ARRIÈRES :** Doivent être d'un style et d'un type disponible durant cette période. Les réservoirs externes sont permis excepté ceux du type « détaché » (remote).

**5k. ROUES :** Roues d'alliage ou de type à rayons de broche. Roues ASTRALITE permises. Diamètre minimum 18 pouces. Largeur maximum de 2.75 pouces à l'avant et de 3.50 pouces à l'arrière.

**5l. FREINS :** Doivent être d'un style et d'un type disponible durant cette période. AUCUN DISQUE FLOTTANT (FLOATING DISC), AUCUN ÉTRIER À QUATRE PISTONS.

**5m. PNEUS :** Doivent être de la dimension recommandée par le manufacturier et convenant à la jante sélectionnée.

**5n. CARÉNAGE :** Si installé, doit être d'un style utilisé en course sur route durant cette période.

**5o. GUIDONS :** Sans restriction.

**5p. CONTRÔLES AUX PIEDS:** Sans restriction.

**4q. PLAQUES NUMÉROTÉES :** Voir la section A, 2g.  
Les couleurs doivent être comme suit :

Chiffres rouges sur fond (plaque) blanc.

## **6. PÉRIODE 3 « SUPERBIKE »**

**Les règles de la Section A sont applicables à toutes les classes.**

Cette catégorie est pour les machines construites jusqu'en et incluant 1982 avec comme exceptions permises les machines dont la production s'est prolongée sans changement. Cette catégorie est ouverte aux machines originellement de production et aux machines GP.

Ces machines peuvent courir comme modèle GP, « GP replica » ou « Superbike ».

« **SUPERBIKES** » : Doivent se conformer à certains standards tel que la dépose des béquilles centrales et latérales, de toutes les composantes électriques non fonctionnelles et leur filage. Les guidons doivent être attachés sur la partie supérieure de la fourche (top yoke) et la moto doit aussi être équipée de contrôles aux pieds de style « rearsset ».

« **GP** » : Doivent être originales d'usine ou une réplique. L'utilisation de carénages est encouragée. Ces machines doivent avoir des guidons de style bracelet (clip-on), des contrôles aux pieds de style « rearsset » et une selle simple de course.

### **IL Y A TROIS CLASSES DE PÉRIODE 3 « SUPERBIKE »**

#### **« Lightweight »:**

250cc 2-temps, refroidi au liquide

400cc 2-temps, refroidi à l'air

550cc 4 cylindres, 4-temps, refroidi à l'air

650cc 2 cylindres, 4-temps, refroidi à l'air

Illimité monocylindre, 4-temps, refroidi à l'air

#### **« Middleweight »:**

350cc 2-temps, refroidi au liquide

550cc 3 cylindres, 2-temps, refroidi à l'air

750cc 4 cylindres, 4-temps, refroidi à l'air

860cc 2 cylindres, 4-temps, refroidi à l'air

#### **« Heavyweight »:**

750cc 2-temps

1100cc 4-temps refroidi à l'air

illimité 4-temps à tiges et culbuteurs refroidi à l'air

**6a. MOTEURS** : De type atmosphérique. Les moulages (castings) et la base moteur doivent être de même apparence que ceux utilisés durant cette période. Les moteurs 2 temps ne doivent pas être équipés de « reed valves » à moins qu'originellement standard. Aucune forme de « fenêtres variables » (variable porting) n'est permise pour les moteurs 2-temps. La surcapacité (overbore) maximum permise est de 5% au-delà de la limite de la classe.

**6b. ENTRAÎNEMENTS PRIMAIRES:** Sans restriction.

**6c. TRANSMISSIONS ET ENTRAÎNEMENTS FINALS:** Sans restriction.

**6d. CARBURATEURS:** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période incluant les modèles « flatslide ».

**6e. SYSTÈMES D'ALLUMAGE:** Sans restriction.

**6f. ÉCHAPPEMENTS:** Doivent être d'un style compétition utilise durant cette période. PAS DE FIBRE DE CARBONE OU TITANE.

**6g. CADRES:** Aucun cadre d'aluminium, seul des cadres d'usines de cette période ou des répliques peuvent être utilisés.

**6h. BRAS OSCILLANTS :** De section ronde ou carrée d'après cette période, ainsi que du type « subframe », d'acier ou d'aluminium sont permis. Aucun « monoshock » à moins qu'original du manufacturier durant cette période.

**6i. FOURCHES :** Doivent être de style, type et dimension originales en usage durant cette période. Aucune fourche inversée.

**6j. AMORTISSEURS ARRIÈRES :** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période. Tout type de réservoir externe est permis. Amortisseurs à ajustement de compression et rebond ne sont pas permis sauf si d'origine.

**6k. ROUES :** Roues d'alliage ou de type à rayons de broche. Diamètre minimum de 17 pouces, à moins que la machine ait été construite par le fabricant, ou comme réplique GP d'usine, ou comme « Superbike » originalement équipé de roues de 16 pouces. Aucun rayon creux. **C'est recommandé que les roues de magnésium soient soumis d'inspection de fissures (crack test) régulièrement.** Largeur maximum de 3.0 pouces à l'avant et de **4.0 pouces à l'arrière.**

**6l. FREINS :** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période.

**6m. PNEUS :** Aucun pneu lisse (slick) ou pneu lisse rainuré à la main. Les pneus doivent être de dimension et de type approprié pour la jante.

**6n. CARÉNAGE :** Doit être d'un style utilisé en GP ou « SUPERBIKE » durant cette période.

**6o. GUIDONS :** Les guidons pour « Superbike » doivent être attachés à la partie supérieure de la fourche. Les motos GP doivent être équipées de guidons bracelets (clip-ons).

**6p. CONTRÔLES AUX PIEDS :** Doivent être de style « rearsset » défini comme étant montés sur ou derrière la ligne centrale du pivot du bras oscillant.

**6q. PLAQUES NUMÉROTÉES :** Voir la section A, 2g.  
Les couleurs doivent être comme suit :

Chiffres rouges sur fond (plaque) blanc.

### **EXEMPLES DE MOTOS ÉLIGIBLES EN PÉRIODE 3.**

Des exemples de motos éligibles en période 3 suivent, vous devez vous assurer de vérifier l'éligibilité avec le coordonnateur technique avant d'entreprendre la construction de votre moto.

**BMW** R90S, R100S

**Ducati** Pantah/Alazzurra, TT2, 750SS, 900SS

**Honda** CBX250, CB400, 550, 650, 750F, 900F, CBX1000, CB1100R

**Kawasaki** KH400, H1R, H2R, KR750, KZ550, 650, 750, 900 1000, 1100

**Moto Guzzi** 750S, 850, 1000LeMans

**Suzuki** GS425, 550, 750, 1100, tous les modèles Katana jusqu'à 1100, tous les RGs jusqu'à 1982, TR750

**Yamaha** RD250, 350, 400, LC250, 350, TZ250J, 350G, 500, 750, XS400, 500, 650 XJ550, 650, 750, 1100

## **7. PÉRIODE 4**

**Les règles de la Section A sont applicables à toutes les classes.**

Cette catégorie est pour les machines construites jusqu'en et incluant 1989 et est ouverte aux machines originalement de production et aux machines GP ou répliques GP. Toute machine ou composante manufacturée après 1989 doit être soumise au Coordonnateur Technique pour approbation.

### **IL Y A TROIS CLASSES DE PÉRIODE 4:**

#### **Formula 3:**

125cc 2-temps GP

500cc 2-temps monocylindre

400cc 2-temps bi-cylindres et trois cyl. d'origine production (se doit d'avoir le cadre ainsi que le bloc-moteur et cylindres d'origine)

400cc 4-temps quatre cylindres

650cc 4-temps bi-cylindres

illimité monocylindre 4-temps

#### **Formula 2:**

250cc 2-temps GP (un cadre GP avec moteur de production se classe dans cette catégorie)

750cc 4-temps bi-cylindres

860cc 4-temps bi-cylindres, 2 soupapes par cylindre, refroidi à l'air

600cc 4-temps multi-cylindres\*

#### **Formula 1:**

500cc 2-temps deux cyl. ou plus

1000cc 4-temps bi-cylindres

750cc 4-temps multi-cylindres\*

\*Multi-cylindres désigne 3 ou 4 cylindres.

Les machines de période 3 peuvent être surclassées (« bump up ») dans une classe P-4 équivalente de façon suivante :

P3 « Lightweight » à P4 F3

P3 "Middleweight" à P4 F2

P3 "Heavyweight" à P4 F1

**7a. MOTEURS :** De type atmosphérique. Les moulages (castings) et la base moteur doivent être de même apparence que ceux utilisés durant cette période. La surcapacité (overbore) maximum permise est de 5% au-delà de la limite de la classe. Toutes les machines 4-temps doivent être équipées de couverts de base moteur de type course, de couverts d'origine renforcés ou soudés, ou de toute autre protection acceptable contre les chutes.

**7b. ENTRAÎNEMENTS PRIMAIRES:** Sans restriction.

**7c. TRANSMISSIONS ET ENTRAÎNEMENTS FINALS:** Sans restriction.

**7d. CARBURATEURS:** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période incluant les modèles « flatslide » et à injection.

**7e. SYSTÈMES D'ALLUMAGE:** Sans restriction.

**7f. ÉCHAPPEMENTS:** Doivent être d'un style compétition utilisé durant cette période.

**7g. CADRES:** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période. Cadres d'usine ou répliques peuvent être utilisés. Les cadres 250GP à moteur de production doivent courir en F2.

**7h. BRAS OSCILLANTS :** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période

**7i. FOURCHES :** Doivent être de style, type et dimension originales en usage durant cette période. Le diamètre des poteaux doit être d'un maximum de 43mm, sauf si la moto était équipée de poteaux plus larges à l'origine.

**7j. AMORTISSEURS ARRIÈRES :** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période. Tout type de réservoir externe est permis.

**7k. ROUES :** Roues d'alliage ou de type à rayons de broche. Doivent être de style, type et dimension originales en usage durant cette période.

**7l. FREINS :** Doivent être d'un style et d'un type utilisé durant cette période. Aucun disque de fibre de carbone.

**7m. PNEUS :** Les pneus doivent être de dimension et de type approprié pour la jante. Les pneus lisses (« slicks ») sont permis.

**7n. CARÉNAGE :** Doit être d'un style utilisé en GP ou Production durant cette période.

**7o. GUIDONS :** Les motos GP doivent être équipées de guidons bracelets (clip-ons).

**7p. CONTRÔLES AUX PIEDS :** Doivent être de style « rearsset » défini comme étant montés sur ou derrière la ligne centrale du pivot du bras oscillant.

**7q. PLAQUES NUMÉROTÉES :** Voir la section A, 2g.  
Les couleurs doivent être comme suit :

Chiffres rouges sur fond (plaque) jaune.

## EXEMPLES DE MOTOS ÉLIGIBLES EN PÉRIODE 4.

Des exemples de motos éligibles en période 4 suivent. Lorsque aucune date n'est spécifiée dans la liste, seul les machines construites jusqu'à, et incluant l'année 1989, sont permises. Vous devez vous assurer de vérifier l'éligibilité avec le coordonnateur technique avant d'entreprendre la construction de votre moto.

**Aprilia** 250

**Bimota** DB1 750

**BMW** R100, K75

**Cagiva** 500GP

**Ducati** Paso 750 à 906, 851/888, 750 F1, SS/Sport 750 à 900, 900SS V2 refroidi air/huile jusqu'à 1998

**Honda** XL/XR500 à 650, RS 125 jusqu'à 1994, RS 250 jusqu'à 1990, 500 et 650 Hawk, 600 Hurricane et 600 F1, 750 Interceptor jusqu'à 1989, RC30.

**Kawasaki** KX500, KLR650, EX500 jusqu'à 1993, ZX6 (Ninja 600) A-D jusqu'à 1993, ZX7 (Ninja 750) jusqu'à 1990

**KTM** 600

**Moto Guzzi** 1000LeMans

**Suzuki** RM500, DR650, GSF400 jusqu'à 1993, GS500E jusqu'à 1996, Gamma/RG250 à 500, Katana 600/750 jusqu'à 1996, GSXR750 jusqu'à 1990.

**Yamaha** RZ350, TZ250 jusqu'à 1990, TZR/TDR250, FZR400 jusqu'à 1990, FZR600 jusqu'à 1991, FZR750 jusqu'à 1989

## **10. P1 et P2 « SIDECARS »**

**Les règles de la Section A sont applicables à toutes les classes.**

**P1 « CLASSIC SIDECARS » :** Limité aux machines construites avant 1968 et à celles construites après cette date mais dont la conception et la construction sont apparentées aux machines construites durant cette période. Les machines sont sujettes aux restrictions suivantes :

**10a. MOTEURS:** Mono ou bi-cylindres, deux ou quatre temps, construits avant 1968. Maximum de 350cc pour les deux temps, 650cc pour moteurs à valves en tête (overhead valves), 750cc pour « side valves ». La surcapacité (overbore) maximum permise est de 5%.

Exemples:

**AJS 7R**

**BMW** Rennsport, R50/5 et R60/5 avec organes internes d'origine ( OEM internals), carburateurs 26mm maximum et transmissions quatre vitesses

**Ducati** « bevel drive » monocylindres

**Honda** CB/CL450 avec organes internes d'origine ( OEM internals) et carburateurs d'origine  
CB/CL450 avec organes internes d'origine ( OEM internals) et carburateurs d'origine.

**Matchless G50**

**Norton** Manx

**10b. ROUES :** Diamètre minimum de 16 pouces à l'avant et à l'arrière, diamètre minimum de 8 pouces sur la chaise (sidecar).

**10c. PNEUS :** Section maximum de 4.50 pouce de large à l'avant et à l'arrière, 4.80 pouce sur la chaise (sidecar).

**P2 « SUPERVINTAGE SIDECARS » :** Limité aux machines construites avant 1973 et à celles construites après cette date mais dont la conception et la construction sont apparentées aux machines construites durant cette période. Les machines sont sujettes aux restrictions suivantes :

**10d. MOTEURS :** Monocylindre, bi-cylindres ou trois cylindres quatre temps, construits avant 1973 ou de conception similaire. Maximum de 750cc et de conception « overhead valves » ou « side valves » seulement.

Mono ou bi-cylindres deux temps refroidis à l'air, peu importe l'année de construction, avec un maximum de 500cc.

Tous les moteurs de cette classe sont restreints aux soupapes de diamètre d'origine et aux dimensions de venturi de carburateurs d'origine tout en permettant d'autres carburateurs disponibles durant cette période jusqu'à un maximum de 34mm.. La surcapacité (overbore) maximum permise est de 5%.

Exemples:

**BMW** Rennsport, 4 vitesses/5, maximum 750cc

**BSA** 650

**Ducati** « bevel drive » 750

**Honda** bi-cylindres 450cc et 500cc

**Moto Guzzi** 750

**Norton** Commando 750 (et 850 rechemisé à 750cc)

**Suzuki** 500 T avec organes internes d'origine, aucune composante de TR 500

**Triumph** 650/750

**Yamaha** XS650, (peut aussi utiliser des « big bore kits » de 750cc )

Mono cylindres ACT (OHC) de toutes périodes

**10e. ROUES :** Diamètre minimum de 15 pouces à l'avant et à l'arrière, diamètre minimum de 8 pouces sur la chaise (sidecar).

**10f. PNEUS :** Section maximum de 125mm/5.00 pouces de large à l'avant, à l'arrière et sur la chaise (sidecar).

## **RÈGLES APPLICABLES AUX « SIDECARS » P1 ET P2.**

**10g. CONCEPTION :** Un « sidecar » est un véhicule à trois roues laissant deux pistes ou empreintes à son passage avec seulement la roue arrière pour propulser et la roue avant pour diriger. Le point de contact pour les contrôles de direction du conducteur doit être attaché solidement à la fourche avant ou à tout autre assemblage de direction. Les systèmes de direction à « moyeux centrés » (center hub) sont prohibés. Les bras oscillants doivent avoir deux membres, de conception et de matériel de l'époque, et posséder des amortisseurs montés de chaque côté sans utiliser de système de bielles (linkages) à moins que d'origine (Vincent, NSU). Les deux types de conception, assises ou à genoux, sont éligibles. La chaise du « sidecar » doit être solidement fixée à la portion cycle de la machine par un minimum de quatre points d'ancrage rigides, de façon mécanique ou par soudure. Le conducteur doit, en général, être positionné derrière le moteur. Pour les constructions à chassis tubulaires d'acier seulement, aucune combinaison monocoque et/ou revêtement travaillant (stressed skins) n'est permise. Conception de la chaise : sortie avant seulement, c'est-à-dire le passager doit se balancer hors du « sidecar » à l'avant de la roue de la chaise. La chaise peut être à la droite ou la gauche de la partie cycle du « sidecar ». La machine doit être équipée de poignées appropriées pour le passager incluant, mais non limité à, une poignée à l'arrière de la machine du côté opposé à la chaise, et une à l'arrière du conducteur.

**10h. DIMENSIONS :** Les deux roues formant une même empreinte ne peuvent être plus de 3 pouces hors de leur ligne commune, mesuré centre à centre. L'empattement maximum est de 44 pouces et le minimum de 32 pouces (mesuré centre à centre des pneus). La largeur maximum de la machine est de 72 pouces. La garde au sol minimum est de 3 pouces pour toute pièce de la machine lorsque celle-ci est en configuration de compétition, avec le conducteur, le passager, l'huile, l'essence et le liquide de refroidissement. La capacité maximum d'essence est de 40 litres (8.8 gallons imp, 10.6 gallons us). Décentrage (offset) maximum du moteur : 3 pouces entre une ligne longitudinale du centre de l'assemblage des pistons et une autre tracée au centre des roues avant et arrière. Aucune pièce de la machine ne peut s'étendre longitudinalement au-delà de 12 pouces des pneus avant et arrière. Espacement minimum du pneu avant et de la machine doit être de 1 pouce. Il doit y avoir un espacement suffisant entre les guidons et toute pièce de la machine, en tout temps, de façon à ce que le conducteur ne puisse être coincé ou être en mesure d'utiliser librement les contrôles.

**10i. HABILLAGE :** La roue arrière, celle de la chaise et les chaînes d'entraînements (primaire et arrière) doivent être suffisamment protégées de façon à éviter que le conducteur ou le passager puissent s'y enchevêtrer. Les carénages de style « dustbin » sont favorisés. Les carénages et éléments aérodynamiques doivent strictement se conformer à la période applicable. La conception d'éléments de poussée verticale et l'utilisation de composante servant à cette fonction sont expressément prohibées. Le torse du conducteur et le corps du passager doivent être complétement visibles du dessus en tout temps.

**10j. DÉBATTEMENT DE LA SUSPENSION :** Minimum de 1.5 pouce aux roues avant et arrière. Tout mouvement de roue de la chaise est prohibé.

**10k. REFROIDISSEURS D'HUILE :** Lorsque installé, doit être situé de façon à être généralement visible au conducteur et au passager.

**10l. TRANSMISSION :** Composantes applicables à la période ou reproductions fonctionnellement précises seulement.

**10m. ROUES :** Roues avants et arrières doivent être de construction à rayons; dimensions d'après la classe spécifique.

**10n. PNEUS :** Aucun pneu lisse (slick) ou pneu lisse rainuré après fabrication; dimensions d'après la classe spécifique.

**10o. FREINS :** Freins opérationnels aux roues avant et arrière; optionnel à la chaise. Frein à tambour ou à disque simple par roue, en autant que toutes les composantes de frein à disque (rotor, étrier, maître-cylindre) aient été disponibles (ou des reproductions fonctionnellement précises) durant la période applicable. Les composés de friction pour les sabots et plaquettes sont sans restrictions.

**10p. SÉCURITÉ :** Toutes extrémités d'échappement doivent avoir leur rebord roulé ou ayant un anneau soudé pour éviter qu'ils soient tranchants.

**10q. INTERUPTEUR DE SÉCURITÉ :** Chaque machine doit être équipée d'un interrupteur de sécurité fonctionnel monté à la portée du conducteur et du passager. L'interrupteur doit être en mesure de stopper un moteur en marche et couper tout autre système électrique. La plaque de montage de l'interrupteur et une surface d'au moins 1 pouce autour de celle-ci doivent être peintes en rouge et les positions « ON » et « OFF » clairement identifiées pour être à la vue d'officiels de la piste.

**10r. RÉCIPIENT DE RETENUE D'HUILE :** Doit être un contenant étanche aux liquides entourant la base du moteur d'une capacité minimum de 3 pintes. Un matériel absorbant pour l'huile doit aussi se trouver dans le contenant. L'avant du contenant doit aussi être au moins aussi haut que la ligne centrale (horizontale) du vilebrequin du moteur. Tous les tubes de ventilation des réservoirs de reniflards doivent être dirigés vers le contenant.

**10s. PLAQUES NUMÉROTÉES :** Voir la section A, 2g.  
Les couleurs doivent être comme suit :

- P1 – Chiffres noirs sur fond (plaque) blanc
- P2 – Chiffres noirs sur fond (plaque) jaune

## **11. P3 « SIDECARS »**

**P3 « SIDECARS » :** Limité aux machines construites jusqu'en 1982 et à celles construites après cette date mais dont la conception et la construction sont apparentées aux machines construites durant cette période. Les machines sont sujettes aux restrictions suivantes :

### **11a. MOTEURS :**

Quatre temps refroidis à l'air seulement, jusqu'à 900cc

Deux temps, maximum 3 cylindres, refroidis à l'air ou au liquide, jusqu'à 750cc

Les moteurs sont limités à ceux construits jusqu'en, et incluant, 1982. Une surcapacité (overbore) de 5% est permise. Toutes les autres composantes moteur doivent se conformer aux règles de P3 « Superbike ».

### **11b. CHASSIS :** Doit être de construction tubulaire ou en section boîtier, et d'acier seulement.

Aucune construction en revêtement travaillant (stressed skins) ou monocoque à l'exception de conceptions originales ou de copies, dans lesquels cas le propriétaire doit fournir la preuve d'éligibilité au coordonnateur technique.

**11c. CONCEPTION :** Un « sidecar » est un véhicule à trois roues laissant deux pistes ou empreintes à son passage avec seulement la roue arrière pour propulser et la roue avant pour diriger. Le point de contact pour les contrôles de direction du conducteur doit être attaché solidement à la fourche avant ou à tout autre assemblage de direction. Les systèmes de direction à « moyeux centrés » (center hub) sont prohibés. Les bras oscillants peuvent avoir un ou deux membres, de conception et de matériel de l'époque. Les deux types de conception, assises ou à genoux, sont éligibles. La chaise du « sidecar » doit être solidement fixée à la portion cycle de la machine par un minimum de quatre points d'ancrage rigides, de façon mécanique ou par soudure. Le conducteur doit, en général, être positionné derrière le moteur. Conception de la chaise : sortie avant ou arrière, c'est-à-dire le passager peut se balancer hors du « sidecar » à l'avant ou à l'arrière de la roue de la chaise. La chaise peut être à la droite ou la gauche de la partie cycle du « sidecar ». La machine doit être équipée de poignées appropriées pour le passager incluant, mais non limité à, une poignée à l'arrière de la machine du côté opposé à la chaise, et une à l'arrière du conducteur.

**11d. DIMENSIONS :** Les deux roues formant une même empreinte ne peuvent être plus de 3 pouces hors de leur ligne commune, mesuré centre à centre. L'empattement maximum est de 44 pouces et le minimum de 32 pouces (mesuré centre à centre des pneus). La largeur maximum de la machine est de 72 pouces. La garde au sol minimum est de 3 pouces pour toute pièce de la machine lorsque celle-ci est en configuration de compétition, avec le conducteur, le passager, l'huile, l'essence et le liquide de refroidissement. La capacité maximum d'essence est de 40 litres (8.8 gallons imp, 10.6 gallons us). Décentrage (offset) maximum du moteur : 3 pouces entre une ligne longitudinale du centre de l'assemblage des pistons et une autre tracée au centre des roues avant et arrière. Aucune pièce de la machine ne peut s'étendre longitudinalement au-delà de 12 pouces des pneus avant et arrière. Espacement minimum du pneu avant et de la machine doit être de 1 pouce. Il doit y avoir un espacement suffisant entre les guidons et toute pièce de la machine, en tout temps, de façon à ce que le conducteur ne puisse être coincé ou être en mesure d'utiliser librement les contrôles.

**11e. HABILLAGE :** La roue arrière, celle de la chaise et les chaînes d'entraînements (primaire et arrière) doivent être suffisamment protégées de façon à éviter que le conducteur ou le passager puissent s'y enchevêtrer. Les carénages de cette époque sont favorisés. Les carénages et éléments aérodynamiques doivent strictement se conformer à la période applicable. La conception d'éléments

de poussée verticale et l'utilisation de composante servant à cette fonction sont expressément prohibées. Le torse du conducteur et le corps du passager doivent être complétement visibles du dessus en tout temps.

**11f. ROUES :** Diamètre minimum de 10 pouces à l'avant, à l'arrière et à la chaise. Si des roues de magnésium sont utilisées, une certification récente d'inspection de fissures (crack test) doit être fournie.

**11g. PNEUS :** Les pneus lisses (slicks) et les pneus rainurés sont permis. Les pneus doivent être de dimension appropriée pour les jantes.

**11h. DÉBATTEMENT DE LA SUSPENSION :** Minimum de 1.5 pouce aux roues avant et arrière. Tout mouvement de roue de la chaise est prohibé.

**11i. REFROIDISSEURS D'HUILE :** Lorsque installé, doit être situé de façon à être généralement visible au conducteur et au passager.

**11j. TRANSMISSION :** Composantes applicables à la période ou reproductions fonctionnellement précises seulement.

**11k. FREINS :** Freins à disque fonctionnels aux roues avant et arrière obligatoire ; optionnel sur la chaise, mais fortement recommandé. Disques simples ou doubles à chaque roue, en autant que toutes les composantes (rotors, étriers, maîtres-cylindres) aient été disponibles (ou des reproductions fonctionnellement précises) durant la période applicable. Aucun rotor flottant. Les étriers flottants sont recommandés pour réduire les effets dus aux caractéristiques anti-plongée de la conception avant. Étriers à quatre pistons prohibés. Les composés de friction pour les sabots et plaquettes sont sans restrictions.

**11l. INTERUPTEUR DE SÉCURITÉ :** Chaque machine doit être équipée d'un interrupteur de sécurité fonctionnel monté à la portée du conducteur et du passager. L'interrupteur doit être en mesure de stopper un moteur en marche et couper tout autre système électrique. La plaque de montage de l'interrupteur et une surface d'au moins 1 pouce autour de celle-ci doivent être peintes en rouge et les positions « ON » et « OFF » clairement identifiées pour être à la vue d'officiels de la piste.

**11m. RÉCIPIENT DE RETENUE D'HUILE :** Doit être un contenant étanche aux liquides entourant la base du moteur d'une capacité minimum de 3 pintes. Un matériel absorbant pour l'huile doit aussi se trouver dans le contenant. L'avant du contenant doit aussi être au moins aussi haut que la ligne centrale (horizontale) du vilebrequin du moteur. Tous les tubes de ventilation des réservoirs de reniflards doivent être dirigés vers le contenant. Une lumière de basse pression d'huile, visible au conducteur et au passager, est requise pour tous les moteurs dont les vilebrequins sont à coussinets plats (plain bearings).

**11n. SÉCURITÉ :** Toutes extrémités d'échappement doivent avoir leur rebord roulé ou ayant un anneau soudé pour éviter qu'ils soient tranchants.

**11o. PLAQUES NUMÉROTÉES : PLAQUES NUMÉROTÉES :** Voir la section A, 2g.

Les couleurs doivent être comme suit :

Chiffres rouges sur fond (plaque) blanc.