

Saison Side-cars 2023

Les courses de Side-car sont spectaculaires et , coté spectateurs et acteurs, l'émotion est au maximum d'intensité si les grilles sont pleines. Partant de là...

Les réflexions avec les participants et la FFM sur la saison 2022 ont conduit aux évolutions suivantes :

FE FSBK

Format des courses : 1 essais chrono, 3 courses dont 1 course Sprint

Grilles des 3 courses basées sur les essais chrono

Appui FSCC 2023 : Jusqu'à 700 euros pour les équipages licenciés FSCC qui font les 7 courses

Objectif : pousser les équipages les plus compétents à laisser la place en CDF PROMOSPORT

CDF PROMOSPORT

Regroupement des RSCM Open avec les Promo

Moins d'épreuves, plus de temps de piste par épreuve pour amortir au maximum les frais de déplacements,

Passage de 8 à 6 épreuves et le temps de piste par les 3 jours augmente de 25%.

Format de course : 1 essais chrono, 3 courses dont 1 course Sprint (Grille cf Fe FSBK)

Appui FSCC 2023 : Podium "Trophée F2 Carbu" à chaque course

CLASSIC

Remettre en valeur les Side Cars Classic traditionnels, plus accessibles financièrement, avec un Trophée 750 cc et création de la catégorie Néo Classic pour différencier leurs classements de celui des 1000cc Classic

Le vainqueur Scratch aura **le titre de "Champion de France"** si au 15 janvier 10 sides font toutes les courses.

Appui FSCC 2023 : Si plus de 5 "Classic 1" : UN trophée 750cc remis en jeu l'année suivante sera offert par FSCC

La FFM assure la gestion de tous les Championnats avec un support très fort de FSCC

FSCC analyse dans la pratique les changements afin de proposer l'évolution des règlements permettant de progresser.

FSCC assure sur les épreuves : le contrôle technique, la représentation auprès du jury et le support "spécifique side" au Directeur de Course.

Partenariat FSCC 2023 avec AUTOMOTO Pontivy : pour les licenciés FSCC, 25% de réduction sur les pièces France Équipement (hors fabrication spécifique)

Saison Side-Cars 2023 : RSCM CLASSIC

CLASSIC

6 épreuves

Organisation

- Inscriptions et gestion du Championnat RSCM repris par la FFM
- Pierre Plas, de l'Amicale Side-Car Tulliste (ASCT) assure pour FSCC les propositions de règlement et la complétude des grilles.
- FSCC, comme en FE FSBK et en CDF PROMOSPORT conserve le contrôle technique et la participation au Jury.

Règlement :

- Le vainqueur Scratch aura le titre de **"Champion de France" si au 15 janvier, 10 sides font toutes les courses.**
- Evolution pour créer une ouverture et mettre en valeur les sides plus conventionnels.
 - 750cc, année modèle moteur < 1972 (le fameux TROPHEE 750)
 - 750cc à 1000cc, année modèle < 1972
 - Supérieurs à 1000 et année > 1972 et < 1978... avec des ouvertures pour de nouvelles machines...

Voir détail en annexe

Titres : En fin de saison, il sera attribué 3 titres :

- Champion RSCM Classic : Classement scratch (Classic 1 + Classic 2 + Néo-Classic)
- Champion Side-Car Classic : Classement scratch (Classic 1 + Classic 2)
- Vainqueur du Trophée 750cc : Classement scratch Classic 1°

Appui FSCC : Si plus de 5 Classic 1, UN trophée 750cc remis en jeu l'année suivante sera offert par FSCC

Tarif : Passage de 255 euros à 270 euros, essais libres du vendredi non inclus.

Pour info, les licences passent de 290euros à 300 euros pour les NCO et 215 à 225 pour les NCP

Identification des catégories :

- Pour identifier les catégories, les numéros de course seront précédés d'une lettre :
 - Lettre T pour les Classic 1
 - Lettre C pour les Classic 2
 - Néo Classic sans indentation

*** Si pas 25 sides inscrits au 15/1/23, cette course sera annulée.**

FSCC se réserve le droit d'accepter pour cette course au Paul Ricard, quelques F2 dont la présence ne nuira à aucun championnat.

RSCM CLASSIC

22-23 Avril - Alès (30) - Motors Events

* 5-7 Mai - Paul Ricard (83) - Sunday Ride Classic

10-11 Juin - Carole (93) - Motors Events

8-9 Juillet - Croix en Ternois (62) - ASM Croix en Ternois

9-10 Septembre - Pau Arnos (64) - MC Pau Arnos

8-9 Octobre - Val de Vienne (86) - Val de Vienne Moto



ANNEXE Evolution des Spécifications de contrôle technique

Spécifications complémentaires pour les side-cars (annuaires 2022 p 189)

1) Processus d'amélioration :

Tout arrêt de course avant le drapeau à damier est soumis à une vérification Technique avant de quitter l'enceinte de la piste.

- Drapeau rouge à moins de 3 tours : voir Art. 6.1
- Drapeau rouge à plus de 3 tours : les machines sur la ligne médiane de la PIT LANE sont considérées en parc fermé sous surveillance des OCT disponibles.

Les équipages et accompagnants sont le long des murets, aucune intervention même minime n'est autorisée sur les machines.

- Sortie individuelle : en autonome ou en remorquage, le side doit impérativement passer au Contrôle Technique avant de quitter l'enceinte de la piste.

Celui qui se soustrait au parc fermé ou au contrôle sera déclassé.

2) Manomètre :

La machine peut être équipée d'une sonde de pression d'huile qui peut afficher la valeur sur un manomètre électronique ou mécanique, déporté au tableau de bord du pilote ou du passager. Dans le cas d'un manomètre mécanique, il devra être monté sur un amortisseur de vibrations (joint torique ou silent bloc adapté). En aucun cas ce manomètre ne sera monté directement sur le moteur, cette configuration le rendant invisible durant l'utilisation de la machine et trop sensible aux fréquences propagées par le moteur.

3) Bruit : ATTENTION pour 2024 la norme de bruit sera 95dB/A

4) Casque : En France, les casques à la norme ECE 22/05 seront admis au moins jusqu'à fin 2023.

Nota : Il faut indiquer que les spécifications complémentaires pour les side-cars (annuaires 2022 p 189) ne concernent pas les side-cars Classic du Championnat RSCM dont les spécifications seront notées dans leur propre règlement.

ANNEXE RSCM Classic : Spécification des machines admises

Catégories : Toutes les machines conformes au règlement 2022 sont éligibles pour le championnat 2023

- **Classic 1 :** Année modèle < 31/12/72
4T « jusqu'à 750cc » & 2T « jusqu'à 500cc »
- **Classic 2 :** Année modèle < 31/12/72
4T « supérieur à 750cc » et « jusqu'à 1000cc » & 2T « supérieur à 500cc » et « jusqu'à 750cc » hors Konig
Cas particulier : la cylindrée des moteurs Honda sera limitée à 836cc.
Dérogation pour les 4 cylindres japonais 750cc avec les mêmes restriction qu'en Néo Classic
- **Néo Classic :** Année modèle < 31/12/77 Les limitations de cette catégorie Néo Classic sont les suivantes
BMW jusqu'à 1070cc
HONDA jusqu'à 1000cc
Vincent jusqu'à 1330cc
Harley Davidson jusqu'à 1300cc
Kawasaki jusqu'à 1015cc
Konig 700cc
Twins (<1000cc) avec kits 4 soupapes Weslake/Nourish
Pour les 4 cylindres japonais :
 - restriction à 2 soupapes par cylindre
 - carburateur de diamètre 35 mm max
 - cylindrée d'origine + cotes de réparation "constructeur".

Pour toute motorisation non identifiée dans cette liste, l'autorisation peut être donnée par le Comité d'homologation FSCC
Mail : homologation.rscm.202x@gmail.com

Les années sont les années "modèle" :
date du design du moteur
et non année d'achat du moteur

Année modèle post 1977 : Par dérogation, marqueront les points au Championnat en Néo Classic :

- Twins (<1000cc) équipés de kits 4 soupapes Krauser
- DUCATI à courroie, moteur refroidissement à air, 2 carburateurs concentriques (diamètre max 40).
Les DUCATI 900cc devront être stock.
- GUZZI (< ou = 1000cc), 2 soupapes

Sortie Arrière : Châssis d'époque en parfait état ou copie neuve aux côtes exactes d'un modèle historique.

(A charge au demandant de faire la preuve avec un vieux châssis ou des documents d'époques)

Une dérogation pourra être attribuée à quelques F2 carbu d'origine en complément de grille sur le Paul Ricard

Suite à accord écrit du Comité d'Homologation : Seront acceptés, des machines ayant un intérêt particulier ou historique certain, la documentation sur cet intérêt historique devra être fournie par le pilote.

NB : Si les résultats d'un pilote Classic sont de façon répétitive, cohérents d'un classement Néo Classic, une demande de reclassement pourra lui être proposée.

Pour répondre au besoin de convivialité de ce championnat, il est conseillé à ces pilotes d'exception de faire d'eux même cette demande de sur-classement.

