

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL HISTORIQUE

CLAUSES PARTICULIERES

Art. 1 DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL HISTORIQUE 2009 selon cinq catégories :

- antérieures à 1965 appelée "Pré 65"
- postérieures au 01/01/1965 appelée « critérium biamortisseur »
- postérieures au 01/01/1965 appelée « critérium monoshock/disques »
- postérieures au 01/01/1965 appelée « national biamortisseur ».
- postérieures au 01/01/1965 appelée « national monoshock/disques »

Les motos doivent conserver la conception d'origine-et correspondre aux critères suivants :

- une suspension arrière à deux amortisseurs ou bien monoamortisseur selon les catégories,
- le moteur refroidi par air,
- les deux freins à tambour ou bien à disques selon les catégories.
- être dans tous les cas antérieures à 1990

De nouveau en 2009 :

Le *Joker* : c'est une nouveauté inédite en trial. Disponible au départ de chaque épreuve pour chaque pilote, « le joker » sert à éviter définitivement les litiges entre pilotes et commissaires lors de l'application du règlement et à maintenir l'ambiance sportive et chaleureuse chère au cœur des pilotes à l'ancienne et des bénévoles passionnés. Le Joker pourra être utilisé dans le cas d'un échec dû à : une erreur de parcours, une flèche ou porte oubliée, au fait d'avoir écarté, déplacé ou roulé sur une banderole, une appréciation du commissaire jugée abusive par le pilote, etc. Remis directement au commissaire de la zone concernée, le Joker permettra de franchir une deuxième fois la zone faisant l'objet du désaccord, en « remplacement » du premier passage. Dès lors seul le deuxième passage sera retenu et pointé sur le carton sans retour possible, même partiel au premier pointage. Chaque pilote dispose d'un seul joker au départ de l'épreuve. Cette disposition permet de privilégier l'agrément du sport et favorise la sérénité et la convivialité souhaitables pour les commissaires, les pilotes et les spectateurs.

Motos admises :

Toutes les motos dont le moteur est refroidi par air et répondant aux critères de chaque catégories (pré-65, biamortisseurs, monoshock et disques) et produites avant 1990.

Les motos doivent conserver leur conception d'origine. Voici une liste non exhaustive des marques de motos correspondantes.

Biamortisseurs et monoshock-disques : Alpha, Aprilia, Beamish, Béta, BPS, Delwiche, Bultaco, Fantic, Fraser, Gas Gas halley, Honda, Italjet, JCM, JJ Cobas, Kawasaki, Majesty, Merlin, Montesa, Moto Morini, Ossa, Seeley, Suzuki, SWM, Sprite, Yamaha...

Pré-65 : AJS, Ariel, BSA, DOT, Douglas, Francis Barnett, Greeves, James, Matchless, Motobecane, Norton, Royal Enfield, Triumph, Villiers, etc.

Art. 2 CONCURRENTS

Les cinq catégories sont ouvertes aux pilotes titulaires d'une licence française nationale compétition (A ou B) ou licence internationale ou spéciale Motos Anciennes Tout terrain (MAT).

Les licences à la journée sont acceptées, mais leurs détenteurs ne seront pas retenus pour l'attribution des points aux Championnats.

Art. 3 ACCUEIL ADMINISTRATIF

3.1 Concurrents

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents régulièrement engagés doivent se présenter à l'accueil administratif munis de :

- la confirmation de leur engagement,
- leur licence pour l'année en cours,
- leur CASM ou leur permis de conduire ou la licence A1.

Le montant des droits d'engagement ne devra pas dépasser 25 € et devra être joint à l'engagement. Les engagements seront généralement clos au minimum 7 jours avant la date de l'épreuve.

3.2 Assistants

Les assistants doivent être licenciés et payer un droit d'inscription de 7 €

Art. 4 CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

Les modalités de ce Championnat sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

MOTO	CATEGORIE	COULEUR DES FLECHES	ORDRE DES DEPARTS
Antérieure à 1965	Pré 65	noire (tracé promotion)	1 ^{er}
Postérieure au 1/01/65	Biamortisseur critérium	noire (tracé promotion)	2 ^{ème} (après les antérieures au 1/01/65)
Postérieure au 1/01/65	Disque / Monoshock critérium	noire (tracé promotion)	3 ^{ème}
Postérieure au 1/01/65	Biamortisseur national	jaune (Seniors 3)	4 ^{ème}
Postérieure au 1/01/65	Disque / Monoshock national	jaune (Seniors 3)	5 ^{ème}

Dans le cas d'un obstacle ponctuel non adapté aux motos classiques et historiques (par rapport au tracé initial du Championnat de Ligue, que ce soit en promotion ou en S3), une porte spécifique pourra être délimitée par le conseiller Membre du Comité Motos Classiques et Historiques avec des flèches de la même couleur mais comportant les lettres TH (Trial Historique) de façon à éviter cet obstacle ou à rendre son franchissement plus adapté.

Toute modification ou dégradation importante de la zone devra être signalée par un panneau à l'entrée de celle-ci.

Dans certaines portions de zones, une ligne fictive pourra être déterminée par des flèches blanches. Le franchissement de cette limite sera considéré comme un échec. Ce type de fléchage doit être indiqué à l'entrée de la zone.

L'accès aux zones n'est autorisé qu'aux concurrents et officiels du contrôle. L'assistant restera à l'extérieur, sauf pour "assurer" le concurrent à un point précis de la zone et après acceptation du Commissaire.

Le port du casque est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote.

Le couloir extérieur réservé aux organisateurs, officiels et assistants (double ruban) n'est pas obligatoire pour ce cycle d'épreuve.

ART. 5 PARCOURS

Le Championnat de France de Trial Historique se déroulera sur un parcours comprenant 10 à 15 zones par tour, et deux à trois tours selon la difficulté et la longueur de l'interzone. Le conseiller Membre du Comité Motos Classiques et Historiques pourra trancher sur ce point même en cours d'épreuve, notamment à la demande des pilotes.

Le temps de course global est de 7 heures.

Le temps de franchissement de chaque zone est limité à 1'30".

Après chaque zone, les deux premières flèches d'interzone devront indiquer le numéro de la zone suivante.

ART. 6 DEPART

Les heures de départ devront être affichées le matin de l'épreuve à l'accueil administratif. Le premier départ ne pourra pas avoir lieu avant 9h (si possible pas avant 9h30) pour toutes les épreuves.

Les motos classiques partiront avant les catégories de Championnat de Ligue, mais un pilote retardataire pourra quand même prendre le départ dès lors qu'il respecte les horaires de départ (et d'arrivée) des catégories modernes correspondantes, et après accord du directeur de course.

Les ordres de départ seront définis le matin de chaque épreuve et pourront éventuellement être obtenus par tirage au sort à l'intérieur de chaque catégorie.

ART. 7 CALENDRIER

Quatre manches réparties en régions : Chaque pilote peut participer à deux épreuves modérément éloignées de son domicile.
Une manche centrale La seule manche nécessitant un plus grand déplacement
Les sites et les dates exactes des différentes manches sont déterminés en début de saison en fonction de la publication finale de la totalité des épreuves nationales, afin de favoriser l'équilibre du calendrier sportif. Contact direct: patrick.pissis@wanadoo.fr

ART. 8 CLASSEMENT

Les classements de chaque épreuve donneront lieu à l'attribution de points selon le barème en vigueur en championnat de France de Trial : 20 points au 1^{er}, 17 points au 2^{ème}, etc.

Le départage des ex-aequo sur chaque épreuve s'effectue selon le règlement habituel des championnats de France et « en dernier ressort, c'est le pilote de la machine la plus ancienne qui l'emportera »

Le classement général du Championnat de France de trial historique sera établi par l'addition des 3 meilleurs résultats incluant la manche centrale. La participation à une seule épreuve permettra quand même de figurer au classement général.

En cas d'ex-æquo au classement général, la manche centrale servira de départage. Le meilleur dernier tour pourra même départager d'éventuels ultimes ex-aequo. Pour les pilotes ex-æquo n'ayant pas participé à la manche centrale, ce sont les résultats les plus récents qui l'emporteront.

Tout changement de catégorie en cours de saison annulera le cumul des points acquis précédemment.

ART. 9 CONTROLE TECHNIQUE

Le contrôle portera essentiellement sur des points de sécurité obligatoires pour le pilote et la moto : protection du plateau arrière dans le sens d'enroulement de la chaîne, embouts de guidons, extrémités des leviers munies de boules, bouton de masse ou coupe-circuit pour la moto, casque « 05.. », bottes, gants pour le pilote. Pour le disque de frein avant une protection est indispensable (intégrale souhaitable). Les motos devront conserver leur conception d'origine et éviter l'utilisation de matériaux et de technologies actuels améliorant de façon notable les performances de la machine (suspension, moteur, allègement divers, modifications majeures du cadre, etc).

Si une machine est concernée par ces modifications indésirables, son pilote sera averti personnellement par le conseiller Membre du Comité Motos Classiques et Historiques et dès lors il ne pourra pas participer ou être classé aux épreuves suivantes si les modifications sont maintenues sur la moto. Tout pilote souhaitant poser une réclamation portant sur les machines devra préalablement se mettre en rapport avec le conseiller, Membre du Comité Motos Classiques et Historiques, et lui exposer ses remarques, afin qu'il soit possible de concilier amiablement avec le pilote concerné. Aucune réclamation retenue concernant l'aspect technique d'une machine ne pourra donner lieu à un déclassement immédiat mais seulement à une demande de modification impérative de la machine soumise à réclamation pour l'épreuve suivante.

Un Commissaire Technique de la Ligue où se déroule l'épreuve sera nommé par celle-ci.

ART. 10 OFFICIELS

Monsieur Patrick PISSIS, Membre du Comité Motos Classiques et Historiques, assurera le rôle de conseiller, de coordinateur et de relais entre la Commission et les organisateurs.

Tél : 06.60.63.23.40 (si urgent) de préférence par E-mail : patrick.pissis@wanadoo.fr