



Règlement
CHAMPIONNAT DE FRANCE
Trial à l'ancienne

Motos anciennes 2018

Art. 1 DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL HISTORIQUE 2018 :

2 Catégories de motos (mono/bi amortisseur confondus ET pré 65) pour **3 niveaux de zones** (S3, S4+, S4)

- | | | |
|----------------|---|--------------|
| - National : | biamortisseur et monoamortisseur/disque | -> zones S3 |
| - Critérium+ : | biamortisseur et monoamortisseur/disque | -> zones S4+ |
| - Critérium : | biamortisseur et monoamortisseur/disque | -> zones S4 |
| - Pré-65 : | motos avant 1965 (pré 65) | -> zones S4 |

L'analyse des résultats depuis plus de 10 ans montre que le pilotage est plus déterminant que la machine. Par ailleurs, en raison des pièces de rechange actuellement disponibles (amortisseurs, pneumatiques, garnitures de frein, allumage électronique, allègements divers), les performances des motos « bi » plus anciennes sont devenues similaires aux « mono/disque » un peu moins anciennes. Pour ces raisons et afin de faciliter l'accès à la compétition et l'entretien des différents types de machines, le regroupement des motos bi-amortisseurs et monoamortisseur/disque est retenu depuis 2017 dans les catégories National (Zones S3), Critérium + (zones S4+) et Critérium (zones S4).

Cependant, les motos doivent impérativement conserver la conception générale d'origine particulièrement pour les monoamortisseurs et correspondre aux critères suivants :

- une suspension arrière à deux amortisseurs ou bien **monoamortisseur à géométrie d'époque**,
- le moteur refroidi par air,
- un ou deux freins à tambours ou bien à disques d'époque (disques ou étriers modernes non autorisés)
- être dans tous les cas antérieures à 1991

Le Joker : Il reste une exclusivité du Championnat FFM de Trial Historique. Il est disponible seulement au départ des deux épreuves centrales (puisqu'elles bénéficient d'un classement spécifique séparé) pour chaque pilote à raison d'un seul Joker par épreuve (rappel : chaque épreuve centrale est divisée en deux manches). Le Joker peut être utilisé indifféremment lors de la première ou de la deuxième manche.

Cette disposition évite les litiges entre pilotes et commissaires lors de l'application du règlement, permet de privilégier l'agrément du sport loisir, favorise la sérénité et la convivialité, l'ambiance sportive et chaleureuse chères au cœur des pilotes à l'ancienne, des bénévoles et les spectateurs présents.

Le **Joker** pourra être utilisé par le pilote exclusivement dans le cas d'un échec dû

- à une erreur de **lecture** de la zone, une erreur de parcours, à une flèche ou une porte oubliée,
- au fait d'avoir écarté, déplacé, rompu une banderole involontairement ou d'avoir roulé dessus,
- à une appréciation du commissaire jugée abusive par le pilote, etc.

mais pas pour essayer d'obtenir un meilleur passage suite à une faute de pilotage.

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.

Pour les manches régionales, les pilotes des Motos Anciennes et Historiques sont classés en Scratch S3 (National), Scratch S4+ (Critérium+) et en Scratch S4 (pour pré-65, Critérium), Cependant si dans l'une des catégories pré-65, Critérium, Critérium+, National, plus de 10 pilotes sont classés sur l'épreuve, il sera substitué un classement spécifique pour cette catégorie. Le décompte ainsi obtenu permettra d'augmenter les points régionaux pour ces pilotes.

Motos admises :

Toutes les motos dont le moteur est refroidi par air et répondant aux critères des différentes catégories (pré-65, biamortisseurs/monoshock-disques) **produites avant 1991**.

Les motos doivent conserver leur conception générale historique pour que le pilote puisse figurer au classement annuel: seules des modifications qui auraient pu être effectuées à l'époque de la production sont autorisées. Une accumulation de modifications dans le but évident de transformer la machine afin d'optimiser les performances ne sera pas acceptable. Une catégorie « prototype » pourra être créée pour ce type de machines non conformes à l'esprit historique et si un nombre suffisant de machines le permet (>5).

Voici une liste non exhaustive des marques de motos éligibles.

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 CONCURENENTS, LICENCES

Les quatre catégories sont ouvertes aux pilotes titulaires d'une licence française Motos Anciennes Tout terrain (MAT) ou bien d'une licence nationale (NCO, NTR) ou d'une licence internationale.

Remarque : La licence MAT n'autorise qu'au pilotage d'une moto définie au Code Sportif par « freins à tambours et datant d'avant 1985 ».

Les licences une manifestation LAJ (à la journée) sont acceptées sur chaque épreuve et les pilotes figureront au classement.

Art. 3 ENGAGEMENTS, ACCUEIL ADMINISTRATIF

Le montant des droits d'engagement ne devra pas dépasser 32€ pour l'année 2018 et devra être joint à l'engagement. Ces engagements prioritaires des motos anciennes seront **clos 7 jours avant la date de l'épreuve**.

Au-delà, l'organisateur de l'épreuve s'il accepte l'engagement du pilote retardataire pourra appliquer le tarif « normal majoré de l'engagement sur place » tel que précisé dans le règlement particulier.

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

- la confirmation de leur engagement (si ils se sont engagés dans les délais prioritaires)
- leur licence pour l'année en cours,
- leur CASM, leur permis de conduire B, A ou la licence A1, le certificat d'immatriculation du véhicule (carte grise) ainsi que l'attestation d'assurance (carte verte).
- Eventuellement les documents de licence LAJ « une manifestation » (dite « à la journée »)

Art. 4 CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

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

MOTO	CATEGORIE	COULEUR DES FLECHES	ORDRE DEPARTS
Antérieure à 1965	Pré 65	noire (Tracé Senior 4)	1 ^{er}
Postérieure au 1/01/1965	CRITERIUM (Biamortisseur et Monoshock/Disque)	noire (Tracé Senior 4)	2 ^{ème}
Postérieure au 1/01/1965	CRITERIUM +	Noire/Jaune (Tracé Senior 4+)	3 ^{ème}
Postérieure au 1/01/1965	NATIONAL (Biamortisseur et Monoshock/Disque)	jaune (Seniors 3)	4 ^{ème}

Pour les épreuves centrales, 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 S4, S4+ ou en S3), une porte spécifique ou simplement élargie pourra être mise en place 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.

Remarque : Il est rappelé aux organisateurs de respecter la largeur minimum d' **1m20** pour les portes dans les zones (voir règlements Trial).

Après le premier tour, toute modification du tracé d'une zone (ou dégradation importante) devra être signalée aux pilotes par l'organisateur au moyen d'une inscription claire **à l'entrée** de celle-ci.

Pour les manches régionales, le tracé des zones est strictement celui défini pour les S3, S4+ et S4 sans possibilité de modification. Les pilotes en moto ancienne adoptent le règlement stricte de l'épreuve (nombre de tours identique mais avec une tolérance pour le temps de parcours, etc.)

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 délimitation doit être indiqué à l'entrée de la zone (« Ligne fictive »).

L'accès aux zones n'est autorisé qu'aux concurrents et officiels du contrôle.

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

ART. 5 EPREUVES ET PARCOURS

Principe : Six épreuves régionales et deux épreuves centrales (décomposée en deux manches chacune).
Des points « scratch » sont accumulés lors des six épreuves régionales mais comportent un plafond : 40 points.
Le total maximum annuel et général prend en compte les 4 manches des deux épreuves centrales (maxi 20 par manche x 4 = 80) ainsi que le total des points accumulés dans les manches régionales (plafonné à 40 points).

Epreuves régionales de validation: pour cumuler des points « scratch » avec un plafond annuel de 40 pts.
Ces épreuves sont dites régionales car deux d'entre elles sont généralement accessibles sans faire de grands déplacements. Mais rien n'empêche les pilotes de tenter d'augmenter leur capital point (jusqu'à 40) en participant à d'autres épreuves. Sur ces épreuves, l'attribution de points se fait d'après le classement « scratch » (S3 pour les pilotes « National », S4+ pour les Critérium + et S4 pour les pilotes « Critérium et pré-65 », selon le barème général d'attribution des points (20 au premier, 17 au deuxième... jusqu'au quinzième), avec l'attribution d'un point minimum par participation à chacune des épreuves régionales (ou pour chaque manche des épreuves centrales) même en cas d'abandon en cours d'épreuve (voir le chapitre « Attribution des points et Classement »). Une catégorie « Pré-65+ » pourra être ajoutée si des pilotes postulent pour cette catégorie.

Les manches régionales se dérouleront en se référant au règlement particulier de chaque épreuve, généralement inscrite au championnat de ligue, sans disposition particulière (sauf une tolérance pour le temps de parcours).

Epreuves centrales: ce sont les épreuves spécifiques du championnat de France de Trial Historique au cours desquelles tous les pilotes vont se départager et marquer des points lors d'un classement séparé pour chacune des quatre catégories du Championnat de France de Trial Historique.

Ces deux épreuves sont géographiquement situées, l'une dans la moitié nord, l'autre dans la moitié sud. Ainsi, seule l'une de ces deux épreuves demande un déplacement annuel plus important.

Chaque épreuve est décomposée en deux manches (1er tour = Première manche, 2^{ème} tour = deuxième manche). Chacune de ces 4 manches permet de marquer 20 points au maximum (20 au premier, 17 au deuxième... jusqu'au quinzième). Cela permet de cumuler un maximum de 40 point par épreuve. Les points de ces 4 manches (maximum théorique 80 points) seront comptabilisés pour le classement annuel et additionnés au total des points scratch régionaux (plafonné à 40) pour obtenir le total général qui permet d'établir le classement annuel du Championnat de France de Trial Historique.

Les 4 manches centrales du Championnat de France de Trial Historique se dérouleront sur un parcours comprenant 10 à 15 zones par tour, donc par manche. La première manche est toujours le 1^{er} tour et la deuxième manche est le 2^{ème} tour (même lorsque le règlement de ligue et de l'épreuve prévoit la formule « troisième tour /meilleur tour » ou « deux meilleurs tours sur trois »). Le nombre de zones pourra être adapté en fonction de la difficulté de l'interzone et de la météo. 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.

Les deux manches de chaque épreuve centrale voient l'attribution de points au Championnat dans les quatre catégories et sont indépendamment comptabilisées. Une catégorie « Pré-65+ » séparée pourra être ajoutée si plusieurs pilotes postulent pour cette catégorie et donner lieu à un classement annuel mais il faudra au moins cinq pilotes classés annuellement pour que cette catégorie donne lieu à l'attribution d'un titre.

Les pilotes du Championnat profiteront d'une remise des prix spécifique Championnat Historique mais établie par simplification d'après le classement issu du cumul des deux manches (des deux premiers tours). Les pilotes pourront également figurer au classement général de l'épreuve et profiter de la remise des prix générale.

Le temps de course global indicatif est de 7 heures mais il faut se référer au règlement de chaque épreuve (avec une tolérance pour les motos anciennes).

Le temps de franchissement de chaque zone (se référer au règlement particulier de chaque épreuve) est généralement de 1minute30sec.

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 de préférence avant les catégories de Championnat de Ligue, mais un pilote retardataire pourra quand même prendre son départ après accord du directeur de course mais devra néanmoins respecter son horaire d'arrivée théorique prévu avec son heure de départ initiale).

ART. 7 ATTRIBUTION des POINTS, CLASSEMENTS, EX-AEQUOS

Le classement annuel prend en compte les points scratch cumulés lors des épreuves régionales (plafonné à 40 points) et les points spécifiques obtenus lors des quatre manches centrales (total maxi 80 points). Une seule participation suffira pour figurer au classement annuel du championnat historique. Il est attribué un point minimum par participation à chacune des épreuves régionales et pour chaque manche des épreuves centrales même en cas d'abandon en cours d'épreuve.

Chaque **épreuve régionale** en classement scratch donnera 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.

Pour 2018 : Il est apparu que le niveau des zones est parfois très élevé dans certaines ligues. Pour équilibrer l'attribution des points scratch d'une épreuve à l'autre, c'est la première moto ancienne classée qui servira de premier rang pour l'attribution de ces points scratch (20 points à la 1^{ère} moto ancienne, puis décompte scratch normal en gardant comme rang de départ la 1^{ère} moto ancienne classée)

Chaque **épreuve centrale** comportera un classement et une attribution de points spécifique Trial Historique pour chaque manche des quatre catégories motos anciennes (les pilotes pourront également figurer au classement général de l'épreuve).

Tout changement de catégorie en cours de saison dans les épreuves centrales annulera le cumul des points acquis précédemment dans la manche centrale précédente et donnera lieu à un nouveau cumul avec les points acquis dans la nouvelle catégorie de la manche centrale récente. Le règlement permet à un pilote de rouler indifféremment dans les épreuves régionales avec une moto bi ou mono dans les différentes catégories, même pré-65 dès lors qu'il respecte sa catégorie de tracé choisie, S3, S4+ ou S4. Les manches centrales devront être effectuées avec une machine pré-65 pour figurer dans ce classement.

Par ailleurs, après un premier résultat validé en catégorie S3 (National) il ne sera pas possible de redescendre en catégorie S4+ (Critérium+) ou bien de catégorie S4+ (Critérium+) vers S4 (Critérium) sans avoir soumis ce souhait au délégué qui donnera son accord si la raison est justifiée.

Le classement général du Championnat de France de Trial Historique sera établi par l'addition des points accumulés dans les épreuves régionales et des points accumulés lors des 4 manches centrales.

La participation à une seule épreuve même régionale permettra de figurer au classement général annuel mais pour pouvoir figurer sur le podium lors de la remise des prix de fin de saison, il faudra avoir participé à au moins une épreuve régionale ainsi qu'à au moins une manche centrale.

Le départage des ex-aequo sur les différentes épreuves (régionales et centrales) s'effectue selon le règlement habituel des championnats de France (Nombre de « zéro » puis nombre de « un », etc.). **Le temps de parcours ne sera plus retenu** « en ultime ressort » **pour départager les ex-aequo**. En cas d'égalité complète entre deux pilotes de motos classiques et historiques, c'est le pilote de la machine la plus ancienne qui l'emportera (détermination faite par l'année de 1^{ère} mise en circulation du certificat d'immatriculation) à la condition express qu'elle soit restée proche de l'origine faute de quoi c'est la moto la plus proche de l'origine qui l'emportera : Le délégué tranchera sur ce point après consultation des protagonistes.

En cas d'ex-æquo au classement général annuel, la dernière manche centrale du calendrier l'emportera sur celle qui la précède. Au besoin cela pourra aussi être appliqué à la première des deux épreuves centrales.

Pour les pilotes ex-æquo n'ayant pas participé aux manches centrales, ce sont les résultats les plus récents qui l'emporteront. Les épreuves régionales les plus récentes auront dans tous les cas une valeur supérieure aux épreuves régionales précédentes pour le départage des ex-aequo.

ART. 8 HANDICAP

Le système du handicap a été instauré dès la saison 2012. Pour favoriser la concurrence sportive et l'alternance dans les classements aux premières places, chaque pilote ayant été proclamé Champion de France en catégorie « National » (tracé S3), « Critérium+ » (tracé S4+) ou bien « Critérium et/ou Pré-65 » (tracé S4) deux années de suite (N et N+1) se voit attribuer 8 points de handicap pour l'année suivante (N+2). Si un pilote réussit à être proclamé Champion une troisième année (N+2), il devra entamer la quatrième saison (N+3) avec un handicap de 10 points.

Cette disposition incite les pilotes à monter en catégorie supérieure mais sans y être contraints, car la victoire au classement annuel, même avec ce handicap, reste encore possible théoriquement bien que rendue plus difficile. Les pilotes Critérium pourront s'affranchir de leur handicap en montant en catégorie Critérium+. Les pilotes pré-65 en pratiquant les zones S4+. Cette disposition stimule la concurrence pour les titres de champion de France en National, Critérium +, Critérium et pré-65.

En National le handicap ne peut pas être suspendu mais le handicap permet quand même au pilote de rester champion de France au prix d'un challenge plus grand. Dans ce cas après son troisième titre le handicap du pilote passe à 10 points, ce qui laisse encore le titre accessible théoriquement.

Concernant un pilote classé dans les 3 premiers souhaitant décliner de catégorie par rapport à l'année précédente : il pourra le faire en supportant un handicap de 10 points (Par exemple de National à Critérium+, de Critérium+ à Critérium) pendant une saison, puis de 8 points la saison suivante.

Pour le cas particulier du passage de Critérium+ à pré-65, le handicap pourra être levé en pratiquant les zones S4+ pour le classement

ART. 9 CONTROLE TECHNIQUE

Le contrôle porte **sur les points obligatoires pour la sécurité du pilote et de la moto** : repose pieds repliables, protection du plateau arrière dans le sens d'enroulement de la chaîne (aileron de requin), couronne arrière pleine ou avec ouvertures bouchées (adhésif ou autre), embouts de guidons, extrémités des leviers munies de boules, coupe-circuit de préférence aimanté pour la moto (se référer au règlement général FFM 2018 concernant le coupe contact au poignet obligatoire dans les zones), casque, pantalon, bottes, **gants** pour le pilote. Pour le disque du frein avant une protection intégrale est indispensable.

Les motos devront conserver leur conception générale d'origine et ne pas avoir subi de modifications profondes améliorant de façon notable les performances de la machine, transformations les assimilant à des prototypes. La vigilance sera particulière pour les machines monoamortisseur/disque qui doivent rester fidèles à l'origine.

Si une machine est concernée par ces modifications indésirables, son pilote sera averti personnellement par le délégué Membre du Comité Motos Classiques et Historiques et dès lors il ne pourra pas être classé aux épreuves suivantes si ces modifications indésirables ne sont pas rectifiées. Tout pilote souhaitant poser une réclamation portant sur la moto d'un autre pilote 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. Par respect pour l'esprit sportif et la convivialité, aucune réclamation retenue concernant l'aspect technique d'une machine ne pourra donner lieu à un déclassement immédiat mais seulement à une **demande impérative** de rectification de la machine soumise à réclamation, pour les épreuves ultérieures du championnat.

Un Commissaire Technique de la Ligue où se déroule l'épreuve assure habituellement le contrôle technique le matin de la course sous la responsabilité du directeur de course. En l'absence de contrôleur, avant le départ le délégué Motos Anciennes pourra vérifier la conformité des motos anciennes.

ART. 10 TAPIS ENVIRONNEMENTAL

Les pilotes devront prévoir impérativement l'usage d'une protection du sol (tapis environnemental) pour toute opération de manipulation de carburant et de remplissage du réservoir de la moto, pour effectuer des opérations de mécanique, etc. **Plus généralement, les pilotes devront se montrer respectueux de l'environnement et veiller à conserver cette attitude responsable en toute circonstance pour garantir l'image et la défense de notre sport.** Le délégué, Membre du Comité Motos Classiques et Historiques veillera particulièrement au respect de ces dispositions.

ART. 11 REMISE DES PRIX DE L'EPREUVE

Pour les deux manches centrales, en raison de l'éloignement des pilotes du Championnat de France, l'organisateur de l'épreuve devra veiller à annoncer le classement et à effectuer la remise des prix de préférence avant 17h. En cas de retard et à partir de cet horaire, le délégué pourra effectuer les résultats et la remise des prix spécifiques du Championnat de France de Trial Historique avant la tenue de la remise des prix générale de l'épreuve.

ART. 12 REMISE DES PRIX DE FIN DE SAISON

La Fédération Française de Motocyclisme et le Comité Motos Classiques et Historiques organisent habituellement en fin de saison une remise des prix annuelle à Paris (en général le troisième samedi de Novembre mais qui reste à confirmer). Les trois premiers de chaque catégorie du Trial Historique sont récompensés dans le cadre de cette remise des prix annuelle de l'ensemble des disciplines de la moto ancienne FFM. Pour figurer sur le podium et être récompensé il faut que le pilote ait participé à au moins une épreuve régionale ET à une manche centrale. Concernant les titres de Champion de France, le Code Sportif (Article 2.1.8 : attribution des titres) précise « qu'un titre ne pourra être attribué que si la catégorie comprend au moins 5 pilotes ».

Pour la date exacte de cette remise des prix , s'adresser au responsable du Trial Historique.

ART. 13 OFFICIELS

Le Délégué Membre du Comité Motos Classiques et Historiques présent sur l'épreuve, assurera le rôle de conseiller, de coordinateur et de relais entre le Comité, les organisateurs et les pilotes..

Comité Motos Classiques et Historiques :

Président : Patrick THOLLAS, 06.26.92.20.26 < patrickthollas@hotmail.com >

Responsable Trial : Patrick PISSIS, 06.60.63.23.40 (par SMS sauf si urgent) < patrick.pissis@wanadoo.fr >

Secrétariat Fédéral du Championnat : Bélinda TEIXEIRA, < bteixeira@ffmoto.com >