FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME

REGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL VINTAGE

TRIAL 2022

REGLES GENERALES

ART. 1 – PRESENTATION

La Fédération Française Motocycliste (FFM) propose des compétitions du « trial historique ou à l'ancienne » dénommé « Trial Vintage » en proposant des cycles d'épreuves permettant de répondre à la plus large attente des pratiquants et de tenir compte, autant que faire se peut, de ce qui existe actuellement.

L'organisation des compétitions va se diviser en deux cycles d'épreuves :

- **Championnat de France de Trial Vintage :** épreuves 100 % Vintage sur 2 jours sont au nombre six, le calendrier pour la saison 2022 a été arrêté. **Le calendrier est disponible sur le site internet FFM :** https://ffm.ffmoto.org/calendrier

- **Trial Vintage Challenge (TVC) :** L'objectif est de donner accès aux pilotes à plus de trials, soit réservés aux anciennes, soit des trials de ligue mixtes avec des modernes La création de ce nouveau cycle qui sera un Trophée et se basera sur le même règlement que le **Championnat de France de Trial Vintage** avec quelques aménagements pour les classements.

  Ce "TVC" va se diviser en deux types de pratique de Trial Vintage qui seront réunies au niveau national :

  - ***TV1*** - épreuves 100 % vintage, sur un ou deux jours, avec une attribution de points maximale... le but est de favoriser l'organisation de trial 100 % vintage, de favoriser les participants et d'inciter les organisateurs à proposer ce type d'épreuves.

  - ***TV2*** - épreuves de ligue où il y a un Championnat « historique ou ancienne » avec des catégories "Vintage" : l'attribution de points sera réduite par rapport au TV1. Le TV2 permet aux amateurs de pratiquer près de chez eux, de concourir au challenge TVC et de rouler en moto ancienne.

ART. 2 – MOTOS ADMISES

Le « Trial Vintage » est ouvert uniquement aux motos de trial à l'ancienne à savoir :

- Moto à refroidissement à air,
- Moto équipée de freins à tambours,
- Moto à bi-amortisseurs placés de chaque côté de la machine,

Les motos autorisées à participer sont réparties dans les trois classes d'âge suivantes

- Pré 65 -Moto construites avant 1965 -modèle Bultaco T10 inclus.
- Pré 80 -Moto ne faisant pas partie de la catégorie précédente et construite jusqu'en 1980
- Post 80 -Moto ne faisant pas partie de la catégorie précédente et construite à partir de 1980 et répondant à la définition de moto ancienne.

ART. 3 – CATEGORIES ET CLASSES

Le « Trial Vintage »se décompose en catégories et en classes selon les niveaux de difficulté du tracé et des classes d'année des motos, il en ressort :

- Catégorie Inter : Flèche Rouge - Tracé le plus exigeant : Aucune décomposition
- Catégorie Nationale : Flèche Bleue – Tracé technique décomposée en :
  - Nationale Pré-65
  - Nationale Pré 80
  - Nationale Post 80
- Catégorie Critérium : Flèche Verte – Tracé médium décomposée en :
  - Critérium Pré-65
  - Critérium Pré 80
  - Critérium Post 80
- Catégorie Loisir Vintage : Flèche Jaune – Tracé facile décomposée en :
  - Loisir Vintage Pré-65
  - Loisir Vintage Pré 80
  - Loisir Vintage Post 80

ART. 4 – PILOTAGE ET TRACE

Le pilotage des motos doit rester « à l'ancienne » afin d'éviter l'apparition d'un pilotage moderne qui n'existait pas, de ce fait le pilotage doit être « non-stop », les déplacements latéraux de la roue avant qui ne sont pas dans le mouvement se verront pénalisés par 1 point par déplacement, les déplacements intentionnels de la roue arrière même dans le mouvement seront pénalisés par 5 points.
Attention, la nouvelle disposition concernant le calage des motos ne s'applique pas au Trial Vintage, la règle demeure celle du « 5 » s'il y a appui pilote ou de la moto au sol.

Les tracés devront être adaptés à la pratique du Trial Vintage, le fléchage « directionnel » est accepté comme les portes. Un cahier de charge précis sera édité séparément.

La **FFM** pourra déléguer un représentant sur les épreuves afin de valider les tracés afin qu'ils soient adaptés et homogènes.

ART. 5 - CONTROLE TECHNIQUE

Après le contrôle administratif, les participants devront se présenter au contrôle technique.

Les cycles d'épreuves du Trial Vintage sont soumis aux règles techniques et de sécurité édictées par la FFM et les participants devront s'y conformer ;
Les pilotes devront avoir un équipement conforme à savoir un casque à la norme E22-05 (les casques d'époque ou VTT ne seront pas acceptés), un maillot à manches longues, bottes et gants sont obligatoires. La dorsale n'est pas obligatoire mais conseillée. Il est à signaler qu'il est interdit de franchir la zone avec un sac sur le dos du pilote.

Les motos devront :

- Posséder obligatoirement des pneus trial,
- Avoir les extrémités du guidon obturées, les garde-boue doivent être bordes
- Posséder des boules en bout de leviers,
- Avoir une protection de la barre de guidon
- Avoir un coupe-circuit ou un décompresseur,
- Posséder un carter de protection du pignon de sortie de boite,
- Etre muni d'un garde chaine (dent de requin) pour empêcher qu'une partie du corps du pilote ne se coince entre la chaine et la couronne arrière
- Avoir les trous de la couronne de roue arrière obturés
- Avoir des repose-pieds repliables (une dérogation est acceptée pour certaines Pré 65 dont le démarrage nécessite un repose-pied repliable sans ressort de rappel),
- Faire un bruit acceptable (échappement libre non autorisé), un contrôle de niveau sonore sera organisé selon la méthode en vigueur pour le trial c'est dire à 45 degrés,

Dans le cas où l'épreuve se déroule sur voies ouvertes à la circulation publique, la présence d'un phare, d'un feu arrière et de l'immatriculation sur la moto est obligatoire.

Il est à noter que le diamètre des plongeurs de la fourche ne doit pas être supérieur à 36mm sauf pour la SWM 350 Jumbo et Merlin 350. Dans le cas contraire, une pénalisation de 5 points sera déduite du nombre de points attribués dans le cadre du Championnat de la manche considérée.

Afin d'inciter l'utilisation de moto proche de l'origine, des « prix » seront mis en place, la notion de moto proche de l'origine s'entend de moto peu préparées à l'exception des pneumatiques, des amortisseurs, du carburateur, de l'allumage…
Les motos doivent conserver, autant se faire que peut, leur conception d'origine et leur apparence historique seules des modifications qui auraient pu être effectuées à l'époque de la production sont acceptables

ART. 6 - OFFICIELS

Chaque manche sera pourvu d'officiels encadrant la pratique Directeur de Course, Arbitre, Contrôleurs techniques 1er ou 2ème degré Trial et commissaires de zone qualifiés

ART. 7 - APPLICATION - MODIFICATIONS

Ce règlement est applicable à l'ensemble des trials dit « Trial Vintage » au sein de la FFM.

Ce règlement est susceptible d'être modifié. Les modifications principales seront annoncées au plus tard lors du contrôle administratif.

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL VINTAGE

La FFM met en place un premier cycle d'épreuves dénommé « Championnat de France de Trial Vintage ».

Ce championnat ne pourra pas comporter plus de six manches dans l'année mais pourra en comporter moins pour des raisons pratiques. Le classement définitif se fera sur 5 manches. Chaque manche du Championnat se déroulera sur deux jours mais chaque journée se verra attribuée des points.

ART. 1 - CATEGORIES

Chaque catégorie et décomposition donnera lieu d'un classement, soit 10 catégories primées.

Authenticité : Afin de favoriser et d'inciter les motos proches de l'origine et afin de limiter les grosses préparations, il est instauré dans chaque manche pour chaque catégorie, Inter, Nationale, Critérium et Promotion des « Prix spécifiques » pour les trois premières motos dans l'esprit d'origine (La configuration de la moto est conforme à l'esthétique du modèle d'origine – roues, cadre, fourche, guidon et selle et réservoir) (cf contrôle technique). Un prix pour les « 125 » est aussi mis en place, il récompensera les pilotes les mieux classés toutes catégories confondues.

- Inter : Prix « Martin Lampkin »
- National : Prix « Ulf Karlson »
- Critérium : Prix « Bernard Cordonnier »
- Promotion : Prix « Claude Coutard »
- « 125 » : Prix « Georges Graziani »

ART. 2. PARTICIPATION

Le **« Championnat de France de Trial Vintage »** est ouvert à tous les pilotes titulaires d'une licence FFM Motos Anciennes Tout terrain (MAT) ou bien d'une licence nationale (NCO, NTR) ou d'une licence internationale si la manche est inscrite au calendrier ZUE. (*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 »).* Pour être classé dans le classement général final, un pilote étranger devra être en possession d'une licence FFM de l'année en cours.

Le **« Championnat de France de Trial Vintage »** est également ouvert avec une licence à la manifestation, les pilotes ayant ce type de licence seront classés au même titre que les pilotes détenteurs d'une licence fédérale annuelle lors des épreuves, en revanche ils ne pourront prétendre à être classés au classement général. La délivrance de cette licence est conditionnée à la production d'un certificat médical de moins d'un an indiquant aucune contre-indication à la pratique du sport motocycliste en compétition.
Pour les pilotes étrangers, si l'épreuve est inscrite au calendrier ZUE, elle est ouverte sur présentation de l'autorisation de sortie délivrée par leur Fédération Nationale ou par la prise d'une licence à la manifestation.

La licence à la Manifestation se prend sur le site de la FFM - http://licencesunemanifestation.ffmoto.net/inscription.html soit sur place avec obligatoirement la production d'un certificat médical. En cas de prise sur place, le paiement de cette licence doit se faire lors de l'inscription de la manche du TVT en même temps que les droits d'inscription.

Pour les pilotes étrangers, leur licence nationale permet de participer aux manches du TVT si celles-ci le permettent sous condition de présenter l'autorisation de sortie de leur Fédération (Start Permission). Le numéro EMN de chaque épreuve, si elle est inscrite en ZUE sera communiqué sur le site internet du TVT. Si elle n'est pas inscrite, la seule possibilité de participation sera de prendre une licence à la manifestation.

ART. 3. INSCRIPTION

Les engagements à chaque manche du **« Championnat de France de Trial Vintage »** ne se font par l'intermédiaire du site internet www.vintage-trial-trophy.com en suivant les instructions ou par l'application « Engage-Sports » selon le choix de l'organisateur, dans ce cas il devra nous communiquer le lien afin de l'intégrer sur le site du TVT. L'ouverture des inscriptions à chaque manche sera indiquée sur le site. Le montant des inscriptions est fixé à 85 € pour chaque manche de 2 jours, un pilote pourra participer à un seul jour au tarif de 45 euros.

Art. 3.1 - Envoi de des pièces suivantes à savoir :

- bulletin d'engagement signé,
- copie de la licence en cours de validité
- copie attestation assurance de la moto
- règlement par chèque sauf pour les pilotes étrangers ou paiement par CB (certains clubs organisateurs permettent cette fonctionnalité qui sera indiquée sur le site).

L'adresse d'envoi des pièces à chaque manche sera communiquée pour chaque manche

Art.3.2 - Accueil administratif

Les participations devront se présenter à l'accueil administratif lors de chaque manche et devront présenter les pièces suivantes

- permis conduire,
- la carte grise de leur moto (si la manche se déroule sur voies ouvertes à la circulation publique
- l'attestation d'assurance de la moto
- la licence FFM en cours de validité ou récépissé de la licence manifestation si prise sur le site de la fédération
- Pour les pilotes étrangers : leur autorisation de sortie délivrée par leur Fédération Nationale si la manche est inscrite en ZUE

ART. 4. POINTAGE - CLASSEMENTS

Le pointage est celui en vigueur dans les années 1980 à savoir : Aucun pied 0 point - 1 pied ou un appui extérieur 1 point - 2 pieds 2 points - 3 pieds et plus 3 points - Échec 5 points
Un échec = arrêt de progression, calage avec un pied au sol, chute, erreur dans le tracé de la zone, emprunter une porte d'une autre couleur, sortie des délimitations de la zone, refus, si le guidon touche le sol, si les 2 pieds du pilote sont du même côté de la moto ou derrière l'axe de roue arrière, **déplacement intentionnel de la roue arrière même dans le mouvement**.
Les déplacements latéraux intentionnels avant qui ne sont pas dans le mouvement sont pénalisés, ils seront sanctionnés par un « 1 » par déplacement.
A chaque étape un classement spécifique aura lieu sous la responsabilité du club organisateur pour chaque catégorie. Ce classement respectera la réglementation en vigueur et l'attribution des places par départage des critères habituels nombre de 0 de 1 etc… en cas d'ex æquo, c'est le pilote le plus âgé qui sera retenu pour déterminer le classement. Des pénalités horaires peuvent être appliquées.

Pour les « Prix », les trois premiers pilotes de chaque catégorie de difficulté seront récompensés hors classe d'âge des motos.

Pour le classement général du **« Championnat de France de Trial Vintage »**., il sera attribué des points selon la place obtenue pour chaque journée de chaque épreuve selon le barème si dessous :
1er = 25; 2ème = 22; 3ème = 20 ; 4ème = 18 ; 5ème = 16 ; 6ème 15 ; 7ème = 14 ; 8ème 13…… 20ème et tout pilote ayant participé = 1. Les dix meilleurs résultats seront retenus pour le classement général.
Les trois premiers pilotes des catégories seront récompensés après cumul des points obtenus sur dix meilleurs résultats. Chaque vainqueur des catégories devra obligatoirement monter de catégorie la saison suivante, à défaut son classement se fera sur une journée de moins (9 au lieu de 10). Le lieu de la remise des récompenses générales se déroulera lors de la première manche de la saison suivante.

Pour le classement général des Prix d'Authenticité, hors classe d'âge des motos, les trois premiers pilotes de chaque catégorie seront récompensés lors de la première manche de la saison suivante.

TRIAL VINTAGE CHALLENGE (TVC)

La FFM met en place un second cycle d'épreuves dénommé « Trial Vintage Challenge » (TVC) dans le cadre de la pratique dite « Trial Vintage ». Le TVC sera le support du « Trophée de Trial Vintage ».

Ce cycle d'épreuves, qui se déroule sur l'ensemble du territoire, comporte deux types d'épreuves qui sont :

- **TV1** (Trial Vintage1) : Pour prétendre avoir le label TV1, l'épreuve doit être 100 % Trial Vintage et être ouverte uniquement et exclusivement aux machines du paragraphe « Motos Admises ».
- **TV2** (Trial Vintage 2) : Il est ouvert aux Championnat de Ligue où il y a des catégories « Motos anciennes ou historiques » et un classement spécifique à ces motos. Les Ligues devront appliquer, autant faire se peut, les termes utilisés par le Trial Vintage.

ART.1 - CATEGORIES

Pour le **TV1**, les catégories sont identiques au **« Championnat de France de Trial Vintage ».**.Seuls les « Prix spécifiques » associés aux machines proches de l'origine ne seront pas appliqués.

Pour le **TV2**, compte tenu de la diversité des pratiques dans les Ligues, des catégories, des tracés empruntés, nous donnons un schéma directeur que devront suivre les Ligues et les particularités sont traitées dans le paragraphe Classements.

ART. 2 - PARTICIPATION ET INSCRIPTION

Les conditions de participation seront identiques aux dispositions générales reprises dans la partie du TVT et les inscriptions seront laissées à la discrétion des organisateurs, ils devront indiquer dans les documents d'inscription le choix du « Trial Vintage ».

ART.3 - POINTAGE - CLASSEMENTS

Dans le cadre du « Trial Vintage Challenge », le pointage est celui définit pour le Championnat de France de Trial Vintage

Le classement du Trial Vintage Challenge se fera sur les 10 meilleurs résultats TV1 et TV2 confondus.

Pour le **TV1**, les points seront attribués comme pour le TVT, article 4 soit 25,22,20 etc…. Si le trial est organisé sur 2 jours, chaque jour sera comptabilisé pour le TVC, mais l'organisateur aura la possibilité d'effectuer une remise des prix sur le classement cumulé des 2 jours pour pas surcharger le déroulement de l'épreuve et réduire les coûts.

A chaque participation à des trials TV2, les pilotes peuvent choisir le niveau de zone qui leur convient et choisir une moto ancienne d'une catégorie différente de celle utilisée habituellement pour les TV1. Les pilotes en ancienne étant dispersés dans de nombreuses catégories, l'attribution des points TVC sanctionnera le classement parmi les modernes, et ceci quel que soit la catégorie de moto et de niveau.

place	1	2	3	4,5,6,7 etc….	ABANDON
points TVC	12	10	8	6	1

Le pilote qui termine au-delà de la 3ième place parmi les modernes marquera donc 6 points, quel que soit sa place, et 1 point s'il abandonne.

Les Ligues doivent faire remonter dans leurs classements, la marque de la moto et l'année afin que les classements soient le reflet de la réalité.

Pour le classement final du TVC de l'année, les trois premiers pilotes des catégories seront récompensés suivant le classement résultant du cumul des points, en ne retenant que les 10 meilleurs scores TV1 et TV2 confondus. La date et le lieu de la remise des récompenses annuelles seront aussi annoncés sur le site du TVT, en principe cela sera lors de la première manche TV1 de la saison suivante du TVC. Le vainqueur peut concourir dans la même catégorie l'année suivante sans aucun handicap de point.