

RÈGLEMENT 2024

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL VINTAGE



REGLES GÉNÉRALES

ARTICLE 1 – PRESENTATION

La Fédération Française Motocycliste (FFM) organise des compétitions **de Trial Vintage** en proposant des cycles d'épreuves permettant de répondre à la plus large attente des pratiquants et **de maintenir un intérêt sportif.**

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

- **Championnat de France de Trial Vintage** : épreuves 100 % Vintage sur 2 jours au nombre cinq. **Le calendrier est disponible sur le site internet FFM** : <https://ffm.ffmoto.org/calendrier> et sur le site <https://vintage-trial-trophy.com>
- **Trophée Fédéral de Trial Vintage** : 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. Ce Trophée se base sur le même règlement que le **Championnat de France de Trial Vintage** avec quelques aménagements pour les classements.

Ce **Trophée** se divise en deux types de pratique de Trial Vintage réunies au niveau national :

- **TF1** - 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.
- **TF2** - épreuves des Championnats de Ligues où il y a une participation de pilotes en moto ancienne des catégories des trials de Ligue. L'attribution de points est réduite par rapport au TV1. Le TV2 permet aux amateurs de pratiquer près de chez eux, de concourir au Trophée et de rouler en moto ancienne.

ARTICLE 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,
- **Mono amortisseur (freins à disques autorisés)**

Les motos autorisées à participer sont réparties dans les **quatre** 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.
- **Mono - Moto mono amortisseur.**
Les motos mono-amortisseur sont uniquement acceptées dans les catégories Critérium et Loisir Vintage.

ARTICLE 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 :
 - o Nationale Pré-65
 - o Nationale Pré 80
 - o Nationale Post 80
- Catégorie Critérium : Flèche Verte – Tracé médium décomposée en :
 - o Critérium Pré-65
 - o Critérium Pré 80
 - o Critérium Post 80
 - o Critérium Mono
- Catégorie Loisir Vintage : Flèche Jaune – Tracé facile décomposée en :
 - o Loisir Vintage Pré-65
 - o Loisir Vintage Pré 80
 - o Loisir Vintage Post 80
 - o Loisir Vintage Mono

ARTICLE 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 sont pénalisés d'un point par déplacement, les déplacements intentionnels de la roue arrière même dans le mouvement sont pénalisés de 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 doivent être adaptés à la pratique du Trial Vintage, le fléchage « directionnel » est accepté comme les portes. Un cahier de charge précis est édité séparément.

L'intégration des motos mono-amortisseur ne doit pas faire évoluer dans la difficulté les tracés qui doivent être déterminés pour les motos bi-amortisseurs.

La FFM peut déléguer un représentant sur les épreuves afin de s'assurer que les tracés soient adaptés et homogènes.

ARTICLE 5 - CONTROLE TECHNIQUE

Après le contrôle administratif, les participants doivent 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 ECE 22-05 **ou ECE 22-06** (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 interdit de franchir la zone avec un sac sur le dos du pilote, **seuls sont autorisés un camelbak et/ou une sacoche banane.**

Les motos doivent :

- Posséder obligatoirement des pneus trial,
- Avoir les extrémités du guidon obturées, les garde-boues doivent être bordes
- Posséder des boules en bout de leviers,
- Avoir une protection de la barre de guidon **ou en l'absence de barre, les pontets doivent être protégés**
- Avoir un coupe-circuit ou un décompresseur **placé à gauche du guidon**,
- Posséder un carter de protection du pignon de sortie de boîte,
- Être muni d'un garde chaîne (dent de requin) pour empêcher qu'une partie du corps du pilote ne se coince entre la chaîne 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, **103 db/a pour un 2T et 105 db/A pour un 4T.**

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.

Pour les motos bi-amortisseurs, 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.

Pour les motos mono-amortisseur, la moto devra exclusivement dotée de la fourche d'origine.

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 préparée 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

ARTICLE 6 - LICENCES

La pratique de « Trial Vintage » est ouverte à tous les pilotes titulaires d'une licence FFM Motos Anciennes Tout terrain Trial (MAT2) ou bien d'une licence nationale (MAT, NCO, NTR) ou d'une licence internationale si l'épreuve est inscrite au calendrier ZUE.

Remarque : Les licences MAT n'autorise qu'au pilotage d'une moto définie au Code Sportif par « freins à tambours et datant d'avant 1985 ». Il en découle que pour utiliser une moto mono-amortisseur dans les Trials Vintage le pilote devra présenter obligatoirement une licence nationale NCO ou NTR.

Les épreuves de Trial Vintage sont également ouvertes aux titulaires d'une licence à la manifestation, les pilotes ayant ce type de licence sont classés au même titre que les pilotes détenteurs d'une licence fédérale annuelle lors des épreuves, en revanche ils ne peuvent 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.

Pilote étranger : Pour être classé dans le classement général final dans les cycles de compétitions de Trial Vintage, un pilote étranger doit être en possession d'une licence FFM de l'année en cours.

Leur licence nationale permet de participer à une épreuve de Trial Vintage si celle-ci est inscrite au calendrier Zone Union Européenne (ZUE), elle est ouverte sur présentation de l'autorisation de sortie délivrée par la Fédération Nationale du pilote.

Le numéro EMN de l'épreuve, si elle est inscrite en ZUE, sera communiqué sur le site internet du TVT.

Si l'épreuve n'est pas inscrite en ZUE, la seule possibilité de participation est de prendre une licence annuelle FFM ou 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 l'épreuve de Trial Vintage en même temps que les droits d'inscription.

ARTICLE 7 - OFFICIELS

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

ARTICLE 8 - 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 cycle d'épreuves dénommé « Championnat de France de Trial Vintage ».

Ce championnat **comporte cinq manches** dans l'année mais pourra, pour des raisons pratiques, en comporter moins. Chaque manche du Trophée se déroulera sur deux jours mais chaque journée se verra attribuer des points. **Par dérogation**, le classement définitif est effectué sur 9 des 10 journées.

ARTICLE 1 - CATEGORIES

Les catégories sont celles reprises dans l'article 3 des Règles Générales. Chaque catégorie et décomposition donne lieu à un classement, soit **12** catégories primées.

« Prix d'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 **Loisir Vintage** des « Prix d'Authenticité » 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 »

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

ARTICLE 2 - INSCRIPTION

Les engagements à chaque manche du « **Championnat de France de Trial Vintage** » 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 doit communiquer le lien afin de l'intégrer sur le site du TVT. L'ouverture des inscriptions à chaque manche est indiquée sur le site. Le montant des inscriptions est fixé à **90 €** pour chaque manche de 2 jours, un pilote pourra participer à un seul jour au tarif de **50 €**.

2.1 – Envoi des pièces suivantes à savoir :

- Bulletin d'engagement signé (**par mail ou courrier**)
- Règlement par chèque sauf pour les pilotes étrangers, par paiement par CB **ou par le site « HelloAsso »** (certains clubs organisateurs permettent cette fonctionnalité qui sera indiquée sur le site).

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

2.2 – Accueil administratif

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

- Permis de conduire,
- La carte grise de leur moto
- L'attestation d'assurance de la moto
- La licence FFM en cours de validité ou le 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

En cas de trial se déroulant sur circuit fermé, seule la licence et le cas échéant, l'autorisation de sortie sont demandées.

ARTICLE 3 - POINTAGE ET 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.

Selon le schéma de l'épreuve (2 tours ou 1 tour avec deux boucles), le pilote peut choisir, s'il le désire, de ne faire qu'un seul tour et être classé après le dernier pilote ayant fait deux tours. S'il y a plusieurs pilotes qui ont fait ce choix, ils seront classés selon le nombre de points obtenus dans leur unique tour ou boucle.

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 est attribué des points selon la place obtenue pour chaque journée de chaque épreuve selon le barème si dessous :

1^{er} = 25 ; 2^{ème} = 22 ; 3^{ème} = 20 ; 4^{ème} = 18 ; 5^{ème} = 16 ; 6^{ème} 15 ; 7^{ème} = 14 ; 8^{ème} 13..... 20^{ème} et tout pilote ayant participé = 1.

Les trois premiers pilotes des catégories sont récompensés après cumul des points obtenus sur **neufs** meilleurs résultats. Chaque vainqueur des catégories doit obligatoirement monter de catégorie la saison suivante, à défaut son classement sera effectué sur une journée de moins (8 au lieu de 9). **En cas d'ex-aequo, le vainqueur est celui qui a obtenu le plus de victoires, puis si l'égalité persiste, de seconde place, etc. S'il n'y a pas de départage possible, le pilote le plus âgé aura la primauté.**

Le lieu de la remise des récompenses générales se déroulera lors de la première manche de la saison suivante.

TROPHEE FEDERAL DE TRIAL VINTAGE

La FFM met en place un cycle d'épreuves dénommé « Trophée Fédéral de Trial Vintage » dans le cadre de la pratique dite « Trial Vintage ». Il remplace le Trial Vintage Challenge.

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

- **TF1** (Trophée Fédéral 1) : Pour prétendre avoir le label TF1, l'épreuve doit être 100 % Trial Vintage et être ouverte uniquement et exclusivement aux machines du paragraphe « Motos Admises ».
- **TF2** (Trophée Fédéral 2) : Il est ouvert aux Championnat de Ligue où il y a une participation de pilotes en moto ancienne des catégories des trials de Ligue.

Pour dynamiser et susciter la participation, des challenges régionaux, basés sur les trials de la région définie et ouverts aux pilotes de toutes les Ligues, pourront être mis en place.

ARTICLE 1 - CATEGORIES

Pour le **TF1**, les catégories sont identiques au « **Championnat de France de Trial Vintage** ». Seuls les « Prix spécifiques » associés aux machines proches de l'origine ne sont pas appliqués.

Pour le **TF2**, compte tenu de la diversité des pratiques dans les Ligues, des catégories, des tracés empruntés, un schéma directeur que doivent suivre les Ligues est indiqué et les particularités sont traitées dans le paragraphe Classements.

ARTICLE 2 - PARTICIPATION ET INSCRIPTION

Les conditions de participation sont identiques aux dispositions générales reprises dans la partie du TVT et les modalités d'inscription seront laissées à la discrétion des organisateurs, ils doivent indiquer dans les documents d'inscription le choix du « Trial Vintage » et pour le TF2 la marque de la Moto, son type et son année.

ARTICLE 3 - POINTAGE ET CLASSEMENTS

Dans le cadre du « Trophée Fédéral de Trial Vintage », le pointage est celui défini pour le Championnat de France de Trial Vintage dans les TF1.

Le classement du Trophée Fédéral de Trial Vintage est effectué sur le cumul des résultats obtenus sur le territoire par le pilote ayant participé à des TF1 et TF2 confondus.

Le classement est établi selon les catégories retenues pour le Trial Vintage (voir article 3 – Règles générales) en prenant en compte les points marqués lors des 12 derniers mois « glissants » (il n'est plus établi sur une année calendaire). Ce faisant, les pilotes peuvent en permanence accumuler (ou perdre) des points après 12 mois et progresser dans leur classement fédéral. Le classement est publié tous les mois et sera aussi affiché aux épreuves Vintage.

Pour le TF1, les points seront attribués comme pour le Championnat de France, article 4 soit 25,22,20 etc.... Si le trial est organisé sur 2 jours, chaque jour est comptabilisé pour le TFTV, mais l'organisateur a la possibilité d'effectuer une remise des prix sur le classement cumulé des 2 jours pour ne pas surcharger le déroulement de l'épreuve et réduire les coûts.

Pour le **TF2**, à chaque participation à des trials TF2, 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 TF1. Les pilotes en ancienne étant dispersés dans de nombreuses catégories, l'attribution des points du Trophée sanctionne le classement parmi le classement des modernes, et ceci quel que soit la catégorie de moto et de niveau.

A noter que pour éviter des abus dans la « chasse au points », les pilotes en Bleu ne pourront pas marquer de points en S4, les pilotes Rouge ne pourront pas marquer de points en S4 ou S4+ dans les TF2.

Place*	Points TF2
1	14
2	12
3	10
4	8
5	6
Au-delà	5
Abandon	1

(*) : La place correspond au classement dans la catégorie moderne/ancienne confondues.

Le pilote se voit attribuer un bonus de 2 points par année à partir de 60 ans, ce bonus se cumule avec les points marqués lors des épreuves des 12 derniers mois.

Par exemple, un pilote de 65 ans en 2023 (né en 1958) aura 10 points supplémentaires pour son Classement Fédéral Trial Vintage ; ces points seront comptabilisés dès sa première participation, une fois pour toutes et réactualisés chaque année.

Les clubs organisateurs et les Ligues doivent faire remonter dans leurs classements, la marque de la moto, l'année afin que les classements soient le reflet de la réalité. Ils devront envoyer les résultats du trial à adtrialvintage@gmail.com

Dans le but de créer de l'émulation, et à titre expérimental en 2023, il sera aussi établi un « **Classement Fédéral Scratch Trial Vintage** », dans lequel sont fusionnés tous les classements des pilotes dans chacune des 3 couleurs : Jaune, Vert et Bleu, le Rouge étant déjà fusionné. Par exemple, les points accumulés par un pilote dans la catégorie jaune seront reclassés avec les points de tous les pilotes de la catégorie Jaune, quel que soit la catégorie de motos. L'avantage est que chaque pilote peut concourir avec des motos différentes à certaines épreuves (tout en restant dans la même catégorie de zones). Les pilotes en pré-65 ne sont favorisés que par le fait d'être un peu moins nombreux et que les points sont un peu plus faciles à marquer dans les TF1 (vrai aussi pour les pré-80 dans une certaine mesure). Dans ce schéma, il n'y aurait que 4 catégories (jaune, vert, bleu et rouge).