



**Règlement**  
**CHAMPIONNAT DE FRANCE**  
**DE TRIAL HISTORIQUE**

**MOTOS ANCIENNES 2020**

**Préambule** : par soucis d'harmonisation entre les différentes disciplines de Moto Ancienne Tout Terrain et pour répondre aux aspirations de tous les pilotes, de nombreuses modifications ont été apportées au règlement du Championnat de France de Trial Historique pour 2020.

## Art. 1 DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL HISTORIQUE 2020 :

**4 Catégories de motos** : pré-65, biamortisseur pré-80, bi post-80, mono amortisseur/disque pour

**4 niveaux de zones** : S3+ Jaune/Vert, S3 Jaune, S4+ Noir/Jaune, S4 Noir.

**Une nouvelle catégorie en Trophée dénommée « Historic Trial »** accessible aux pilotes les moins chevronnés et n'ayant jamais marqué de points dans des championnats.

- |  |  |
|--|--|
| - <b>Inter</b> (nouvelle catégorie):           | Tous types de machines réunis (pas de mono/disque) -> tracé S3+                                    |
| - National :                                   | Pré-65 + bi.pré-80 , bi.post-80 + mono-disque -> tracé S3  |
| - <b>Critérium (nouveau nom)</b> :             | Pré-65 + bi.pré-80 , bi.post-80 + mono/disque -> tracé S4+   |
| - Promotion ( <b>ancien Crit.</b> ):           | Pré-65 + bi.pré-80 , bi.post-80 + mono/disque -> tracé S4  |
| - Trophée <b>Historic Trial</b> :<br>(Nouveau) | <b>Motos avant 1980 strictement d'origine</b> -> <b>tracé S4 allégé et nombre de zones diminué</b> |

L'année 2020 étant une année de transition, il sera envisagé dans l'avenir, en fonction du nombre de participants, de séparer toutes les catégories de machine.

### Motos admises :

- avant 1980 pour l'Historic Trial et antérieures à 1991 pour les autres catégories.
- comportant une suspension arrière de type biamortisseur ou monoamortisseur **d'origine**.
- équipées de freins à tambours ou bien à disques d'époque (étriers quatre pistons non autorisés)
- moteur refroidi par air.

Les fourches d'un diamètre supérieur à 35mm, sauf cas particuliers (SWM Jumbo, etc) ne permettent pas l'éligibilité en Trial Classique et Historique.

Pour la catégorie Historic Trial: les motos pré-80 doivent être dans leur conception « historique » d'époque.

### Voici une liste non exhaustive des marques de motos éligibles.

Biamortisseur et monoamortisseur/disque : 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, Monet & Goyon, etc.

## Art. 2 CONCURRENTS, LICENCES

**Catégorie Historic Trial : destinée aux concurrents n'ayant jamais marqué de points dans des Championnats de France, Europe et/ou Monde.**

Les différentes catégories sont ouvertes aux pilotes titulaires d'une licence française Motos Anciennes Tout terrain (MAT, MAT2) ou bien d'une licence nationale (NCO, NTR) ou d'une licence internationale.

Remarque : Les licences MAT et MAT2 n'autorisent qu'au pilotage d'une moto définie au Code Sportif par « refroidi par air, freins à tambours et datant d'avant 1985 ».

**Les licences une manifestation LJA1et LJA2 (à la journée) sont acceptées** et les pilotes seront classés sur l'épreuve mais ils ne pourront pas figurer au classement annuel.

## Art. 3 ENGAGEMENTS, ACCUEIL ADMINISTRATIF

**Le montant de l'engagement** ne devra pas dépasser 35€ pour l'année 2020 et devra être joint à l'engagement. Les engagements des motos anciennes sont prioritaires jusqu'à 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 de l'engagement sur place « majoré » tel que précisé dans le règlement particulier.

**Il est impérativement demandé aux pilotes de faire figurer sur leur bulletin d'engagement la date de 1<sup>ère</sup> mise en circulation précisée sur le certificat d'immatriculation (Carte Grise).**

Documents à présenter à l'accueil administratif avec la confirmation d'engagement (si engagé à l'avance)

- Licence pour l'année en cours,
- CASM si nécessaire, Permis de Conduire correspondant au véhicule, Certificat d'immatriculation du véhicule (carte grise) et attestation d'Assurance (carte verte).
- Eventuellement documents de licence LAJ « une manifestation » (dite « à la journée »)

#### ART. 4 EPREUVES ET PARCOURS

**Le calendrier 2020 comportera 10 épreuves comptabilisées séparément** (même pour celles regroupées samedi et dimanche sur un même site)

Pour les différentes épreuves mixtes (Moto Anciennes et Motos Modernes), dans le cas d'un obstacle ponctuel non adapté aux motos classiques et historiques par rapport au tracé initial (que ce soit en S3+, S3, S4+ ou en S4), une indication de déviation ou simplement d'élargissement de la porte pourra être mise en place par le délégué, Membre du Comité Motos Classiques et Historiques et en accord avec l'organisateur, au moyen de flèches de la même couleur mais comportant en gros et en majuscule les lettres TH (Trial Historique) de façon à éviter cet obstacle ou à rendre son franchissement plus adapté.

Les organisateurs doivent respecter la largeur minimum d'**1m20** pour les portes de zone (voir règlements Trial).

L'accès aux zones n'est autorisé qu'aux concurrents et officiels. Il n'est pas demandé de couloir extérieur réservé aux organisateurs, officiels et assistants (double ruban) pour ce cycle d'épreuve.

Toute modification du tracé d'une zone (ou dégradation importante) après le premier tour, devra être signalée aux pilotes au moyen d'une inscription claire **à l'entrée** de celle-ci à côté de son numéro d'ordre.

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 dans la limite de l'horaire de clôture de l'épreuve.

<b>Inter</b>	50% zones fléchage <b>Jaune S3</b> et 50% zones fléchage <b>Vert S2</b>	équivalence TVT	ROUGE
<b>National</b>	Zones fléchage <b>Jaune S3</b>	équivalence TVT	BLEU
<b>Critérium</b>	50% zones fléchage <b>Jaune S3</b> et 50% zones fléchage <b>Noir S4</b>	équivalence TVT	VERT
<b>Promotion</b>	Zones fléchage <b>Noir S4</b>	équivalence TVT	JAUNE
<b>Historic Trial</b>	Zones <b>S4 allégées</b> des portes les plus dures & <b>retrait des 2 ou 3 zones les plus dures</b>	Pas d'équivalence	TVT

#### ART. 5 DEPART

Les heures de départ sont précisées dans le règlement particulier de chaque épreuve. Les motos classiques partiront de préférence en premier, mais un pilote retardataire pourra quand même prendre son départ avec l'accord du directeur de course.

#### ART. 6 ATTRIBUTION DES POINTS, CLASSEMENT ANNUEL

Chaque épreuve comportera un classement séparé Moto Anciennes.

Si une catégorie comporte moins de cinq pilotes, seul le premier pourra être récompensé.

L'attribution de points sera effectuée selon le barème en vigueur en Championnat de France de Trial : 20 points au 1er, 17 points au troisième, 15 points au troisième, 13 points au quatrième, etc.

Par harmonisation avec les autres disciplines Motos Anciennes tout terrain, le classement annuel du Championnat de France de Trial Historique sera du type "N-1". Il prendra en compte l'ensemble des points championnat obtenus sur les épreuves, "Moins Une". En d'autres termes, le plus mauvais résultat d'une épreuve "participée ou non" sera décompté.

De plus, également par harmonisation, **les points obtenus sur la dernière épreuve sont doublés** (coeff.2).

Pour figurer sur le podium lors de la remise des prix de fin de saison, il faudra avoir participé à au moins cinq épreuves différentes.

La participation à une seule épreuve suffira pour figurer au classement annuel du Championnat Historique.

Les résultats Obtenus en licence à la journée ne pourront pas être pris en compte pour le cumul annuel.

#### **ART. 7 Départage des EX-AEQUO**

Sur chaque épreuve le départage des ex-aequo 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.

Sur une épreuve ou même au classement annuel 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 modèle ou en seconde intention par la date de 1ère mise en circulation du certificat d'immatriculation) à la condition expresse 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 pilotes concernés.

Pour les pilotes ex-aequo au classement annuel n'ayant pas participé à toutes les épreuves et difficiles à départager on pourra se référer au principe selon lequel, les résultats équivalents les plus récents ont une valeur supérieure aux résultats précédents.

#### **ART. 8 Rétrogradation de NIVEAU**

Un pilote classé dans les 3 premiers au classement annuel pourra rétrograder de niveau pour l'année suivante (par ex. d'Inter à National, de National à Critérium ou de Critérium à Promotion) en justifiant sa démarche, auprès du délégué.

#### **ART. 9 CONTROLE TECHNIQUE concernant la sécurité du pilote et de la moto, ainsi que l'éligibilité.**

Pour 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 magnétique pour la moto porté au poignet et obligatoire dans les zones (se référer au règlement général FFM 2020). Pour le disque du frein avant, une protection intégrale est nécessaire.

Pour le pilote: casque (norme 22/05), pantalon de moto, maillot manches longues, bottes à semelles crantées et gants sont obligatoires. Concernant la protection dorsale 1621-2 qui est vivement recommandée, il faut se référer au règlement particulier de chaque épreuve puisque certaines ligues l'imposent en zone et en interzone.

Remarque : Le port du sac à dos lors du roulage dans les zones est refusé.

Pour la catégorie Historic Trial : les motos (pré-80) doivent conserver leur conception générale d'origine et ne pas avoir subi de modifications structurelles ou comporter des pièces modernes (sauf silencieux terminal, pneus, amortisseurs) pour être éligibles. En cas de manque de conformité, il sera demandé au pilote de rectifier impérativement sa machine ou bien de changer de machine pour les épreuves ultérieures du championnat s'il désire s'inscrire de nouveau dans cette catégorie Historic Trial.

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 Classiques et Historiques 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 le remplissage du réservoir de la moto et 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.

#### **ART. 11 HORAIRE de REMISE DES PRIX DE L'EPREUVE**

En raison de l'éloignement géographique des pilotes du Championnat de France, l'organisateur de l'épreuve devra s'efforcer d'afficher le classement du Championnat de France de Trial Historique avant 17h et d'effectuer le plus tôt possible la remise des prix avec les différentes catégories de Motos Anciennes en classement séparé.

#### **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 pour l'ensemble des disciplines de la moto

ancienne. Pour la date exacte s'adresser au responsable du Trial Historique (en général le troisième week-end de Novembre).

Les trois premiers de chaque catégorie du Trial Historique seront récompensés.

Pour figurer sur le podium il faut avoir participé à au moins cinq épreuves.

Concernant les titres officiels 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 classés sur l'année ».

Les coupes seront remises uniquement aux pilotes présents physiquement.

### **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 ✉ [pat\\_thollas@hotmail.com](mailto:pat_thollas@hotmail.com)
- Responsable Trial : Patrick PISSIS ☎ 06.60.63.23.40 (par SMS sauf si urgent) ✉ [patrick.pissis@wanadoo.fr](mailto:patrick.pissis@wanadoo.fr)
- Secrétariat Fédéral du Championnat : Belinda TEIXEIRA ✉ [bteixeira@ffmoto.com](mailto:bteixeira@ffmoto.com)