

RÈGLES PARTICULIÈRES 2023

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX À L'ANCIENNE



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2023 le Championnat de France de Motocross à l'ancienne.

Un titre de champion de France sera décerné à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

- **Vintage :**
1^{er} Pré 73
1^{er} Pré 77
- **Classic – Evolution – Prototype :**
1^{er} du classement scratch
- **Pré-90 – Super Evolution :**
1^{er} Super Evolution
1^{er} Pré 90

Un titre de vainqueur de Trophée sera décerné à l'issue de la saison dans la catégorie suivante :

- **Classic - Evolution - Prototype :**
1^{er} 125cc
1^{er} 250cc
1^{er} 500cc

ARTICLE 1 – COUREURS ADMIS

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM, Inter, LUE, IAT, NCO, MAT (voir Code Sportif art. 2.2.2.8, machines équipées de frein à tambour avant et arrière). Les licences à la journée seront acceptées hors classement. Les pilotes devront être en possession de leur licence LJA1 avant la manifestation afin que leur engagement puisse être validé.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France.

Âges des pilotes :

Vintage, Classic – Evolution – Prototype : 30 ans révolus – Les pilotes âgés de moins de 30 ans seront acceptés. Ils seront classés à l'épreuve mais ne marqueront pas de point au championnat.

Pré-90 – Super Evolution : Minimum 13 ans en 125cc et 15 ans pour les autres cylindrées.

Délégués :

Charpin Max : 06.07.65.78.91
Lavrat Philippe : 07.67.96.97.41

Responsable Technique :

Blanc Roger : 06.80.02.97.91

Représentants des pilotes :

Lors de la première épreuve de l'année, les pilotes désigneront un représentant dans chaque catégorie.

Engagements : Voir article 7 du règlement Général Mx

Le nombre d'engagés sera en fonction de la capacité de la piste.

Le droit d'engagement est fixé à 60 €.

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. 10 jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 20 €. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée dans les 3 jours précédents la manifestation.

Numéros de course :

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valables pour toute la saison 2023 (voir article 6.3 du règlement Général Motocross).

ARTICLE 2 – MACHINES ADMISES

- Vintage :** Machines des origines à l'année modèle 1977.
- Classic :** Machines à partir de l'année modèle 1978 réunissant d'origine les trois éléments techniques suivants – Refroidissement par air, bi-amortisseurs ou cantilever, freins avant et arrière à tambour.
Evolution : Sur le principe des trois caractéristiques techniques de la catégorie « Classic », machines dérogeant d'origine à deux de ces trois critères. Freins à tambour obligatoires.
Prototype : Machines répondant à toutes les caractéristiques de la catégorie « Classic ou Evolution » mais transformées avec des éléments d'époque.
- Pré-90 :** Machines dotées d'au minimum 1 disque et fabriqué de janvier 1984 jusqu'à décembre 1989.
Super Evolution : Machines fabriquées de janvier 1990 à fin 1997 équipées de cadre en acier.

ARTICLE 3 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les pilotes présenteront leurs machine(s) et équipements de course en conformité avec les règles techniques du Motocross.

Les motos devront avoir un aspect au plus proche de l'origine.

Les motos de courses spéciales prototypes, fabrications artisanales ou autres devront faire l'objet d'un contrôle spécial.

En catégorie « Vintage pré-73 », les motos « répliquas » ou reconstruites seront admises. Elles devront respecter les cylindrées maximales des machines originales.

En dehors de la catégorie « Prototype », les transformations ou adaptations seront autorisées dans le seul cas où elles étaient pratiquées à l'époque. Ce sera au pilote présentant la moto d'en apporter la preuve formelle.

En catégorie Pré-90 : les fourches et amortisseurs de motos modernes bloque fourche sont interdits. (Le diamètre maximum des fourches est de 45 mm sauf exception des 125 Suzuki RM de 1989 qui avait d'origine des fourches conventionnelles en 46 mm).

En catégorie Super-Evolution : le diamètre des fourches sera au maximum de 47mm.

Les pouvoirs publics et l'environnement nous imposent des règles très strictes en matière de bruit. Il est demandé aux pilotes de faire l'effort nécessaire pour éviter que l'on nous impose des mesures plus restrictives.

Les machines présentées en échappement libre ne seront pas acceptées.

Dans le cas où une machine serait déclarée non-conforme et à la seule condition qu'elle ne représente pas un danger pour les autres concurrents, elle sera acceptée à participer à la course, dans la limite des places disponibles, sera classée sur l'épreuve mais ne marquera pas de points au classement du championnat tant que le(s) point(s) litigieux ne seront pas remis en conformité.

Les motocycles devront obligatoirement être munis d'un système fiable d'arrêt du moteur. Ce système doit être monté sur la gauche ou la droite du guidon, à portée de main et actionné sans lâcher le guidon par le pilote. Pour des raisons évidentes de sécurité, un commissaire de piste doit être en mesure de couper le moteur en cas d'urgence.

Ce système sera systématiquement testé lors du contrôle technique moteur en marche. Pour les machines équipées d'allumage électronique réputé « à risque » la mise à la masse sera vérifiée en statique avec un appareil de contrôle.

Les guidons doivent être équipés d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons modernes Pro-taper dit "sans barre" sont interdits. Protection de sortie de boîte : un carter ou une protection doit être installé afin de se protéger du pignon de transmission à la sortie de la boîte de vitesse.

Chaque pilote devra obligatoirement fournir une fiche d'identité de sa machine. Cette fiche devra être identique à celle du constructeur pour l'année modèle du type. L'alésage et la course du piston, mesuré en millimètres, seront frappés sur le carter moteur ou à défaut inscrits de manière indélébile afin de déterminer le régime des contrôles sonométriques. Toute machine dénuée de ces informations pourra être contrôlée au sonomètre selon la méthode « 2m MAX ».

Un pilote disposant de deux machines devra les passer au contrôle technique avec la lettre T sur la plaque à numéros de la deuxième machine. Il pourra effectuer les essais libres et/ou chronométrés avec les deux machines. En cas de changement de machine en cours de manifestation, le pilote devra en informer préalablement le délégué sous peine de déclassement de l'épreuve.

A l'issue du contrôle, la moto sera plombée.

Plaques et Numéros :

- 500cc plaque JAUNE/numéros NOIRS
- 250cc plaque VERTE/numéros BLANCS
- 125cc plaque NOIRE/numéros BLANCS

A la 1ère épreuve, une plaque rouge/numéros blancs pourra être arborée par le champion de France en titre. A partir de la 2ème épreuve, une plaque rouge/numéros blancs pourra être arborée par le leader du championnat.

Equipements de sécurité :

Se référer au règlement Technique Motocross

Les casques Jet homologués ECE22.05 ou ECE 22.06 sont autorisés uniquement dans la catégorie Vintage.

Collège technique :

Le collège technique examinera toute machine suspectée de non-conformité. Il sera composé :

- du délégué fédéral
- du commissaire technique Fédéral

Un rapport sera rédigé et joint au rapport de clôture de l'épreuve.

ARTICLE 4 – DEROULEMENT

Les contrôles administratifs et techniques seront réalisés la veille et le matin de la course avant le début des essais libres.

Schéma idéal de déroulement des manifestations :

Pré-90 - Super Evolution, Classic - Evolution - Prototypes, Vintage.

Le matin :

- 1 séance d'essais libres de 15 mn
- 1 séance d'essais chronométrés de 15 mn.

L'après-midi :

- 2 manches de 20 mn + 1 tour (Pré-90 - Super Evolution)
- 2 manches de 20 mn + 1 tour (Classic - Evolution - Prototype),
- 2 manches de 15 mn + 1 tour (Vintage)

Entre chaque manche « d'anciennes » sera intercalée, si possible, une manche de machines modernes.

ARTICLE 5 – ENTREE EN GRILLE

L'entrée en grille s'effectuera sur la base des essais chronométrés.

ARTICLE 6 - CLASSEMENT

Tous les pilotes classés dans une manche marquent des points.

25-22-20-18-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2 et 1 point pour tous les pilotes classés à partir de la 20^{ème} place.

Pour être classés les pilotes devront avoir effectué au moins un tour et avoir franchi au minimum une fois la boucle chronométrage.

Les pilotes licenciés à la journée sont classés sur l'épreuve mais ne marqueront pas de point aux championnats.

Concurrence de date entre un Championnat de France et un Championnat FIM ou FIM Europe :

Voir le règlement Général Motocross

ARTICLE 7 – REMISE DES PRIX

Vintage :

- Classement scratch Pré **73** - les 3 premiers
- Classement scratch Pré **77** - les 3 premiers

Classic - Evolution – Prototypes :

- Classement scratch - les 3 premiers
- Classement 125cc - le 1^{er} 125
- Classement 250cc - le 1^{er} 250
- Classement 500cc - le 1^{er} 500

Pré-90 - Super Evolution :

- Classement Super-Evolution - les 3 premiers
- Classement Pré-90 - les 3 premiers
- Classement 125cc - le 1^{er} premier

La présence à la cérémonie de remise des récompenses est obligatoire pour tous les récipiendaires.
Tenue correcte exigée.

ARTICLE 8 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT :

En fin de saison, les différents pilotes seront récompensés :

Vintage :

Pré 73	Les 3 premiers
Pré 77	Les 3 premiers

Classic - Evolution - Prototype :

Scratch	Les 3 premiers
125	Le premier
250	Le premier
500	Le premier

Pré-90 & Super Evolution :

Super Evolution	Les 3 premiers
Pré-90	Les 3 premiers

ARTICLE 9 - DIVERS

Pour tous les points non précisés au présent règlement, se reporter aux RTS Motocross, au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.