

# RÈGLEMENT 2025

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL VINTAGE



**MOTO**  
FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL VINTAGE

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

Ce championnat **se déroule lors de cinq manches** dans l'année. Chaque manche du Championnat se déroulera sur deux jours, chaque journée donnant lieu à l'attribution de points. Pour établir le classement définitif, il est tenu compte des neuf meilleurs résultats à la journée de chaque pilote.

### ARTICLE 1 - CATEGORIES

**Les catégories et classes sont celles reprises dans l'article 2 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 à l'issue du championnat 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 doit être conforme à l'esthétique du modèle d'origine : roues, cadre, fourche, guidon et selle et réservoir pour prétendre obtenir ce prix. (cf contrôle technique).

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

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 remise des prix du championnat.

### 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](http://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 **100 €** pour chaque manche de 2 jours, un pilote pourra participer à un seul jour au tarif de **55 €**.

#### 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 – PILOTAGE ET TRACÉ

Le pilotage des motos doit rester « à l'ancienne », 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 du 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. **Il a le pouvoir de validation définitive des tracés des zones.**

### ARTICLE 4 - 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 sont pas acceptés),
- Un maillot à manches longues, bottes et gants sont obligatoires,
- La dorsale n'est pas obligatoire mais conseillée,
- **Le transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone est interdit sous peine de sanctions.**

Les motos doivent :

- Posséder obligatoirement des pneus trial,
- Avoir les extrémités du guidon obturées, les garde-boues doivent être bordés
- 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 avec ou sans bracelet**) 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 être 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 sans l'esprit d'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

Les points de contrôles étant fait sur le moteur, les roues, le cadre, le bras oscillant, la fourche, le guidon, la selle et le réservoir.

## ARTICLE 5 - 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 ou International.

**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, à l'exception des modèles d'avant 1985 tels que Beta TR 32, Yamaha 59N MK1 et JCM TR 320 & 323 de 1983 et 1984 pour lesquels le pilote peut prétendre à une licence MAT2.**

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 soit sur le site de la FFM (<https://www.ffmoto.net/>), soit sur place avec production obligatoire 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 6 - POINTAGE ET CLASSEMENTS**

### **Se référer aux Règles Générales du Trial Vintage.**

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<sup>er</sup> = 25 ; 2<sup>ème</sup> = 22 ; 3<sup>ème</sup> = 20 ; 4<sup>ème</sup> = 18 ; 5<sup>ème</sup> = 16 ; 6<sup>ème</sup> = 15 ; 7<sup>ème</sup> = 14 ; 8<sup>ème</sup> = 13..... 20<sup>ème</sup> 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.

## 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 ».

Ce cycle d'épreuves, qui se déroule sur l'ensemble du territoire, **a pour vocation de fédérer la pratique dans les épreuves 100% Trial Vintage.**

**Le Trophée Fédéral est ouvert exclusivement aux machines du paragraphe « Motos Admises » des règles générales du Trial Vintage** dans le cadre des épreuves 100 % Trial Vintage mises en place à travers les différents challenges régionaux existants ou épreuves uniques.

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. A ce jour, il existe les Challenges Grand-Ouest, Ile de France et Sud-Est.

### ARTICLE 1 - CATEGORIES

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.

### ARTICLE 2 - PARTICIPATION ET INSCRIPTION

Les conditions de participation sont identiques aux règles générales du Trial Vintage et les modalités d'inscription sont laissées à la discrétion des organisateurs sous réserve de respect des règles concernant les contrôles administratifs et techniques.

### ARTICLE 3 - POINTAGE ET CLASSEMENTS

Dans le cadre du « Trophée Fédéral de Trial Vintage », le pointage est celui défini dans les Règles Générales du Trial Vintage.

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 épreuves du Trophée Fédéral.

Le classement est établi selon les catégories retenues pour le Trial en prenant en compte les points marqués lors de la saison dans les différents Trophées Régionaux mis en place au cours de la saison ou dans les épreuves de Trial Vintage « hors-trophée ».

Les points sont attribués comme pour le Championnat de France, soit 25,22,20 etc.... Si le trial est organisé sur 2 jours, chaque jour est comptabilisé 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.

**La remise des prix pourra avoir lieu lors de la première épreuve du Championnat de France de la saison suivante.**