

# ***RÈGLES GÉNÉRALES DU TRIAL***

## ***VINTAGE 2025***



**MOTO**  
FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

## REGLES GÉNÉRALES

Les présentes dispositions ont vocation à harmoniser la pratique de la discipline du Trial Vintage et à s'appliquer pour toutes les épreuves de Trial Vintage organisées sous l'égide de la FFM. Pour tous les cas non-prévus au présent, il convient de se référer aux Règles générales du trial.

### ARTICLE 1 – MOTOS ADMISES

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

- **Moto de plus de 30 ans à bi-amortisseurs placés de chaque côté de la machine dont le refroidissement est à air et équipée de freins à tambour.**
- **Moto mono amortisseur de plus de 30 ans dont le refroidissement est à air (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 de plus de 30 ans**

### ARTICLE 2 – 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 :

- 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
  - Critérium Mono
- Catégorie Loisir Vintage : Flèche Jaune – Tracé facile décomposée en :
  - Loisir Vintage Pré-65
  - Loisir Vintage Pré 80
  - Loisir Vintage Post 80
  - Loisir Vintage Mono

Les motos mono-amortisseur sont uniquement acceptées dans les catégories Critérium et Loisir Vintage.

### ARTICLE 3 – BARÈMES DES PÉNALISATIONS

- Réussite	= 0 point
- Un pied à terre	= 1 point
- Deux pieds à terre ou 2 appuis	= 2 points
- Trois pieds ou 3 appuis et plus	= 3 points
- Echec	= 5 points

Le pointage est celui en vigueur dans les années 1980 avec quelques aménagements afin de respecter un pilotage « vintage » à savoir :

- 0 point : Aucun pied
- 1 point :
  - o Un « pied à terre » ou « appui » qui est le fait qu'une partie du corps du pilote ou qu'une partie de la moto autre que pneus, repose-pieds, sabot, touche le sol, ou prenne appui sur un obstacle.
  - o Les déplacements latéraux intentionnels de la roue avant qui ne sont pas dans le mouvement.
- 5 points (Echec) :
  - o Une chute,
  - o Calage de la moto avec un pied à terre ou appui,
  - o Déplacement intentionnel de la roue arrière même dans le mouvement (\*)
  - o Arrêt de progression,
  - o Le guidon touchant le sol,
  - o Le fait d'avoir les deux pieds du même côté de la machine, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto,
  - o La roue ou la machine passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de fin de section.
  - o Toute aide extérieure sur le pilote ou la moto,
  - o Le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou des flèches de toute catégorie, qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale,
  - o Le fait de traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
  - o Le fait de franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
  - o Le fait de passer du mauvais côté d'une marque de délimitation. Toutefois, le fait de passer la roue avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone,
  - o Le fait de passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie,
  - o Une personne (autre pilote, spectateur...) qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
  - o Le fait d'effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
  - o Le fait de refuser de franchir une zone.
  - o Tout passage d'une roue au-dessus d'une limite extérieure avec pied à terre

D'autres sanctions pourront être prises :

- Toute infraction au Code de la Route est sanctionnée par la direction de course en fonction de la gravité de la faute commise.

- Incorrection envers un Commissaire par le pilote (après délibération du Jury ou décision de l'Arbitre)
- Au cours de la reconnaissance d'une zone, si le pilote modifie l'accès d'une difficulté pour lui-même ou un autre pilote est sanctionné d'une pénalité de 5 points.
- Transport d'outils lors du franchissement de la zone par un pilote : 5 points
- L'absence de port du bracelet coupe-circuit au poignet n'est pas sanctionnée
- Non-présentation à une zone : 10 points
- Tout pilote n'empruntant pas le circuit dans le sens déclaré : 10 points
- Changement de machine sans autorisation du Directeur de course ou absence d'identification du contrôle technique : disqualification.

#### **ARTICLE 4 – TEMPS IMPARTI ET PÉNALITÉS DE TEMPS**

Les concurrents doivent se présenter au départ à l'heure prévue par les organisateurs. En cas de retard au départ d'un pilote, son retard fera partie de son temps de course.

Chaque minute de retard à la fin à l'arrivée est pénalisée d'un point sauf décision du Directeur de course validée par l'Arbitre pouvant ajouter une franchise de 20 minutes après l'heure d'arrivée. Si le coureur dépasse vingt minutes de retard après cette franchise, il est disqualifié.

Le temps global accordé pour l'accomplissement de l'épreuve est contrôlé à la minute affichée révolue.

#### **ARTICLE 5 – CLASSEMENT**

Les organisateurs doivent établir un classement pour chacune des catégories et classes prévues au règlement.

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 obtenu dans leur unique tour ou boucle.

Le classement s'établit par addition des points de pénalisation obtenus par application de l'article 3, des points de pénalités horaires et des points dus à des sanctions, le pilote classé premier étant celui qui totalise le plus petit nombre de points.

Pour figurer au classement, le pilote doit s'être présenté sur la totalité des zones.

#### **ARTICLE 6 – DÉPARTAGE DES EX-AEQUO**

En vue du départage des pilotes terminant avec le même nombre de points, il est tenu compte du plus grand nombre de zéro, puis de un, puis de deux, puis de trois.

En cas de maintien des ex-aequo le pilote le plus âgé sera classé en premier.

#### **ARTICLE 7 – ASSISTANT PILOTE**

En trial vintage, il est interdit au pilote d'avoir un assistant entrant dans le périmètre de la zone.