

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL HISTORIQUE 2017

### Art. 1 DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL HISTORIQUE 2017 selon les catégories suivantes :

2 Catégories de motos (mono/bi amortisseur, pré65) pour 3 niveaux de zones (S3, S4+ S4) :

- |                |   |              |
|----------------|---|--------------|
| - National :   | biamortisseur et monoamortisseur/disque | -> zones S3  |
| - Critérium+ : | biamortisseur et monoamortisseur/disque | -> zones S4+ |
| - Critérium :  | biamortisseur et monoamortisseur/disque | -> zones S4  |
| - Pré-65 :     | motos avant 1965                        | -> zones S4  |

L'analyse des résultats depuis plus de 10ans montre que le pilotage est déterminant et que les performances des machines deviennent très comparables en raison des pièces de rechange équipant actuellement les motos des concurrents (amortisseurs modernes, pneumatiques, garnitures de frein, allumage, allègements divers). Pour ces raisons et afin de faciliter l'accès et l'utilisation en compétition des différents types de machines, le regroupement des motos bi-amortisseurs et monoshock est retenu pour 2017 dans les catégories critérium (zones S4) et National (Zones S3). Afin de faciliter la montée à un niveau supérieur il est créé la catégorie Critérium + (zones S4+).

Les motos doivent impérativement conserver la conception d'origine et correspondre aux critères suivants :

- une suspension arrière à deux amortisseurs ou bien monoamortisseur,
- le moteur refroidi par air,
- un ou deux freins à tambours ou bien à disques d'époque (disques ou étriers modernes non autorisés)
- être dans tous les cas antérieures à 1991

**Le Joker** : Il reste une exclusivité du Championnat FFM de Trial Historique. Il est disponible seulement au départ des deux épreuves centrales (puisque elles bénéficient d'un classement spécifique séparé) pour chaque pilote à raison d'un seul Joker par épreuve (rappel : chaque épreuve centrale est divisée en deux manches). Le « joker » sert à éviter définitivement les litiges entre pilotes et commissaires lors de l'application du règlement et à maintenir l'ambiance sportive et chaleureuse chère au cœur des pilotes à l'ancienne et des bénévoles passionnés. Le Joker pourra être utilisé exclusivement dans le cas d'un échec dû à une erreur de parcours, à une flèche ou porte oubliée, au fait d'avoir écarté, déplacé, rompu une banderole involontairement ou d'avoir roulé dessus, à une appréciation du commissaire jugée abusive par le pilote, etc. mais pas pour essayer d'obtenir un meilleur passage suite à une erreur évidente de pilotage.

Remis directement au commissaire de la zone concernée, le Joker permettra de franchir une deuxième fois la zone faisant l'objet du désaccord, en « remplacement » du premier passage. Dès lors seul le deuxième passage sera retenu et pointé sur le carton sans retour possible, même partiel au premier pointage.

Chaque pilote dispose d'un seul joker au départ de chacune des deux épreuves centrales. Le Joker peut être utilisé indifféremment lors de la première ou de la deuxième manche. Cette disposition permet de privilégier l'agrément du sport et favorise la sérénité et la convivialité souhaitables pour les commissaires, les pilotes et les spectateurs.

### **Motos admises :**

Toutes les motos dont le moteur est refroidi par air et répondant aux critères des différentes catégories (pré-65, biamortisseurs-monoshock-disques) et produites avant 1991.

Les motos doivent conserver leur conception d'origine et leur apparence historique pour que le pilote puisse figurer au classement annuel: seules des modifications qui auraient pu être effectuées à l'époque de la production sont autorisées. Une accumulation de modifications dans le but évident de transformer et d'optimiser les performances ne sera pas acceptable et justifiera une demande de remise en conformité pour l'épreuve suivante. Cependant, si un nombre suffisant de machines le permet (>5), une catégorie « prototype » pourra être créée.

Voici une liste non exhaustive des marques de motos éligibles.

Biamortisseurs et monoshock-disques : 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, etc.

## Art. 2 CONCURRENENTS

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

Remarque : La licence MAT n'autorise qu'au pilotage d'une moto définie au Code Sportif par « freins à tambours et datant d'avant 1985 ».

Les licences à la journée sont acceptées sur chaque épreuve, mais les points marqués (correspondant au classement) ne seront pas comptabilisés pour le Championnat (classement annuel). Dans les manches centrales les classés en licence à la journée sont extraits du classement pour l'attribution des points au championnat.

Afin de favoriser la concurrence sportive et l'alternance dans les classements aux premières places, chaque pilote ayant été proclamé champion de France dans une catégorie du tracé S3 (national) ou bien du tracé S4 (critérium et/ou pré-65) deux années de suite (N et N+1) se voit attribuer 8 points de handicap pour l'année suivante (N+2).

Remarque : pour le cumul annuel de points, se reporter au paragraphe 8 « Handicap ». Si un pilote réussit à être proclamé Champion une troisième année (N+2), il devra entamer la quatrième saison (N+3) avec un handicap de 10 points.

## Art. 3 ACCUEIL ADMINISTRATIF

### 3.1 Concurrents

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents régulièrement engagés doivent se présenter à l'accueil administratif munis de :

- la confirmation de leur engagement,
- leur licence pour l'année en cours,
- leur CASM ou leur permis de conduire A ou la licence A1, le certificat d'immatriculation du véhicule (carte grise) ainsi que l'attestation d'assurance (carte verte).

Le montant des droits d'engagement ne devra pas dépasser 30€ pour l'année 2017 et devra être joint à l'engagement. Les engagements prioritaires des motos anciennes seront clos 7 jours avant la date de l'épreuve.

## Art. 4 CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

Les modalités de ce Championnat sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

MOTO	CATEGORIE	COULEUR DES FLECHES	ORDRE DES DEPARTS
Antérieure à 1965	Pré 65	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">noire</span> (Tracé Senior 4)	1 <sup>er</sup>
Postérieure au 1/01/1965	CRITERIUM Biamortisseur et Disque/monoshock	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">noire</span> (Tracé Senior 4)	2 <sup>ème</sup> (Après les antérieures au 1/01/65)
Postérieure au 1/01/1965	CRITERIUM +	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Noire/Jaune</span> (Tracé Senior 4+)	3 <sup>ème</sup>
Postérieure au 1/01/1965	NATIONAL (Biamortisseur et Disque/monoshock)	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">jaune</span> (Seniors 3)	4 <sup>ème</sup>

Pour les épreuves centrales, dans le cas d'un obstacle ponctuel non adapté aux motos classiques et historiques (par rapport au tracé initial du Championnat de Ligue, que ce soit en S4, S4+ ou en S3), une porte spécifique ou élargie pourra être mise en place par le conseiller Membre du Comité Motos Classiques et Historiques avec des

flèches de la même couleur mais comportant les lettres TH (Trial Historique) de façon à éviter cet obstacle ou à rendre son franchissement plus adapté.

Après le premier tour, toute modification du tracé de la zone (ou dégradation importante) devra être signalée aux pilotes par l'organisateur au moyen d'une inscription claire à l'entrée de celle-ci.

Pour les manches régionales, le tracé des zones est strictement celui défini pour les S3, S4+ et S4 sans possibilité de modification. 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, etc.)

Dans certaines portions de zones, une ligne fictive pourra être déterminée par des flèches blanches. Le franchissement de cette limite sera considéré comme un échec. Ce type de délimitation doit être indiqué à l'entrée de la zone.

L'accès aux zones n'est autorisé qu'aux concurrents et officiels du contrôle.

Le couloir extérieur réservé aux organisateurs, officiels et assistants (double ruban) n'est pas obligatoire pour ce cycle d'épreuve.

## **ART. 5 EPREUVES ET PARCOURS**

Principe : Des épreuves régionales et deux épreuves centrales.

Il y a un plafond annuel pour les points « scratch » accumulés lors des épreuves régionales : 40 points.

Le total maximum annuel et général prend en compte les 4 manches des deux épreuves centrales (maxi 20 par manche x 4 = 80) ainsi que le total des points accumulés dans les manches régionales (maxi 40 points).

Epreuves régionales de validation: pour cumuler des points « scratch » avec un plafond annuel de 40 pts.

Ces épreuves sont dites régionales car deux d'entre elles sont généralement accessibles sans faire de grands déplacements. Mais rien n'empêche les pilotes de tenter d'augmenter leur capital point (plafonné à 40) en participant à d'autres épreuves. Sur ces épreuves, l'attribution de points se fait d'après le classement « scratch » (S3 pour les pilotes « National », S4+ pour les Critérium + et S4 pour les pilotes « Critérium et pré-65 », selon le barème général d'attribution des points (20 au premier, 17 au deuxième...jusqu'au quinzième), avec l'attribution d'un point minimum par participation à chacune des épreuves régionales (ou pour chaque manche des épreuves centrales) même en cas d'abandon en cours d'épreuve.

Les manches régionales se dérouleront selon le format « championnat de ligue » en se référant au règlement particulier de l'épreuve, sans disposition particulière (sauf une tolérance pour le temps de parcours)

Epreuves centrales: ce sont les épreuves spécifiques du championnat de France de Trial Historique au cours desquelles tous les pilotes vont se départager et marquer des points lors d'un classement séparé pour chacune des quatre catégories du Championnat de France de Trial Historique.

Ces deux épreuves sont géographiquement situées, l'une dans la moitié nord, l'autre dans la moitié sud. Ainsi, seule l'une de ces deux épreuves demande un déplacement annuel plus important.

Chaque épreuve est décomposée en deux manches (une manche par tour) Chacune de ces 4 manches permettant de marquer 20 points au maximum (20 au premier, 17 au deuxième...jusqu'au quinzième), cela permet de cumuler un maximum de 40 point par épreuve (20 points par manche au maximum)

Les points de ces 4 manches (maximum théorique 80 points) seront comptabilisés pour le classement annuel et additionnés au total des points scratch régionaux (plafonné à 40) pour obtenir le total général qui permet d'établir le classement annuel du Championnat de France de Trial Historique.

Les 4 manches centrales du Championnat de France de Trial Historique se dérouleront sur un parcours comprenant 10 à 15 zones par tour, donc par manche. Le nombre de zones pourra être adapté en fonction de la difficulté de l'interzone et de la météo. Le conseiller Membre du Comité Motos Classiques et Historiques pourra trancher sur ce point même en cours d'épreuve, notamment à la demande des pilotes.

Eventuellement en cas d'un troisième tour proposé par l'organisateur, une partie du troisième tour pourra être comptabilisé pour la deuxième manche. Les pilotes seront prévenus au départ de l'épreuve.

Les deux manches seront indépendamment comptabilisées pour l'attribution des points au Championnat dans les quatre catégories.

Les pilotes du Championnat profiteront d'une remise des prix spécifique mais établie par simplification d'après le classement issu du cumul des deux manches (des deux tours). Les pilotes pourront également figurer au classement général de l'épreuve et profiter de la remise des prix générale.

Le temps de course global indicatif est de 7 heures mais il faut se référer au règlement de chaque épreuve (avec une tolérance pour les motos anciennes sur le temps de parcours).

Le temps de franchissement de chaque zone (se référer au règlement particulier de chaque épreuve) est généralement de 1minute30sec.

Après chaque zone, les deux premières flèches d'interzone devront indiquer le numéro de la zone suivante.

## **ART. 6 DEPART**

Les heures de départ devront être affichées le matin de l'épreuve à l'accueil administratif. Le premier départ ne pourra pas avoir lieu avant 9h (si possible pas avant 9h30) pour toutes les épreuves.

Les motos classiques partiront avant les catégories de Championnat de Ligue, mais un pilote retardataire pourra quand même prendre le départ après accord du directeur de course et dès lors qu'il respecte les horaires d'arrivée) des catégories correspondantes.

## **ART. 7 CLASSEMENT**

Le classement annuel prend en compte les points scratch cumulés lors des épreuves régionales (plafonné à 40 points) et les points spécifiques obtenus lors des quatre manches centrales (total maxi 80 points).

Chaque épreuve régionale en classement scratch donnera lieu à l'attribution de points selon le barème en vigueur en championnat de France de Trial : 20 points au 1er, 17 points au 2ème, etc.

Chacune des deux épreuves centrales comportera un classement spécifique pour chaque manche (selon les catégories motos anciennes) mais les pilotes pourront également figurer au classement général de l'épreuve.

Pour le classement annuel, les deux manches de chaque épreuve centrale seront comptabilisées ainsi que le total des points acquis dans les épreuves régionales (plafonné à 40 points).

Le départage des ex-aequo sur les différentes épreuves (régionales et centrales) s'effectue selon le règlement habituel des championnats de France (Nombre de « zéro » puis nombre de « un », etc.). Au-delà, en cas d'égalité complète entre deux pilotes de moto classique et historique, c'est le pilote de la machine la plus ancienne qui l'emportera (détermination faite par la date de 1ère mise en circulation du certificat d'immatriculation); En ultime ressort c'est la machine qui sera reconnue le plus proche de l'origine qui l'emportera : Le délégué ne tranchera sur ce point qu'après consultation des protagonistes.

Le classement général du Championnat de France de Trial Historique sera établi par l'addition des points accumulés dans les épreuves régionales et les points accumulés lors des 4 manches centrales. La participation à une seule épreuve même régionale permettra quand même de figurer au classement général. Pour pouvoir figurer sur le podium lors de la remise des prix annuelle, il faudra avoir participé à au moins une épreuve régionale ainsi qu'à au moins une manche centrale.

En cas d'ex-aequo au classement général, la dernière manche centrale servira de départage. Pour les pilotes ex-aequo n'ayant pas participé aux manches centrales, ce sont les résultats les plus récents qui l'emporteront. Les manches régionales les plus récentes auront dans tous les cas une valeur supérieure aux épreuves précédentes pour le départage des ex-aequo.

Tout changement de catégorie en cours de saison dans les épreuves centrales annulera le cumul des points acquis précédemment dans la manche centrale précédente et donnera lieu à un nouveau cumul avec les points acquis dans la nouvelle catégorie de la manche centrale récente. Le règlement 2017 permet à un pilote de rouler indifféremment dans les épreuves régionales avec une moto bi ou mono dans les différentes catégories, même pré-65 dès lors qu'il respecte sa catégorie de tracé choisie, S3, S4+ ou S4. Les manches centrales devront être effectuées avec une machine pré-65 pour figurer dans ce classement.

Par ailleurs, après un premier résultat validé en catégorie S3 (National) il ne sera pas possible de redescendre en catégorie S4+ (Critérium+) ou bien de catégorie S4+ (Critérium+) vers S4 (Critérium) sans avoir soumis ce souhait au délégué qui donnera son accord si la raison est justifiée.

**En 2017 :** Pour les manches régionales les pilotes des Motos Anciennes et Historiques sont classés en Scratch S4 (pour pré-65, Critérium), Scratch S4+ (Critérium+) et en Scratch S3 (National). Cependant si dans l'une des catégories pré-65, Critérium, Critérium+, National, plus de 10 pilotes sont classés sur l'épreuve, il sera substitué un classement spécifique pour cette catégorie. Le décompte ainsi obtenu permettra d'augmenter les points régionaux pour ces pilotes.

#### **ART. 8 HANDICAP**

Le système du handicap a été instauré dès la saison 2012. Pour stimuler l'esprit sportif et favoriser l'alternance dans les têtes de classements, les pilotes sacrés champions de France à deux reprises consécutives, en national, en critérium ainsi qu'en pré-65 se voient attribuer un handicap de 8 points. Cette disposition incite les pilotes à monter en catégorie supérieure mais sans y être contraints, car la victoire au classement annuel, même avec ce handicap, reste encore possible théoriquement bien que rendue plus difficile. Les pilotes critérium pourront s'affranchir de leur handicap en montant en catégorie Critérium+. Les pilotes pré-65 en pratiquant les zones S4+. Cette disposition stimule la concurrence pour les titres de champion de France en critérium, national et pré-65.

En National le handicap ne peut pas être suspendu mais le décompte théorique permet quand même au pilote de rester champion de France au prix d'un challenge plus grand. Dans ce cas après son troisième titre le handicap du pilote passe à 10 points, ce qui laisse encore le titre accessible théoriquement.

Concernant un pilote classé dans les 3 premiers souhaitant décliner de catégorie par rapport à l'année précédente : il pourra le faire en supportant un handicap de 10 points (Par exemple de National à Critérium+, de Critérium+ à Critérium ou encore de Critérium+ à pré-65) pendant une saison, puis de 8 points la saison suivante.

#### **ART. 9 CONTROLE TECHNIQUE**

Le contrôle portera essentiellement sur des points de sécurité obligatoires pour le pilote et la moto : repos 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 aimanté pour la moto aux normes 2017 (se référer au règlement général FFM 2017 concernant le coupe contact au poignet), casque, bottes, gants pour le pilote. Pour le disque du frein avant une protection intégrale est indispensable.

Les motos devront conserver leur conception d'origine et éviter l'utilisation de matériaux et de technologies actuels améliorant de façon notable les performances de la machine (suspension, moteur, allègement divers, modifications majeures du cadre, angle de chasse etc.). La vigilance sera particulière pour les machines monoshock/disque qui devront restées fidèles à la fabrication d'origine.

Si une machine est concernée par ces modifications indésirables, son pilote sera averti personnellement par le conseiller Membre du Comité Motos Classiques et Historiques et dès lors il ne pourra pas être classé aux épreuves suivantes si les modifications sont maintenues sur la moto. Tout pilote souhaitant poser une réclamation portant sur la moto d'un autre pilote devra préalablement se mettre en rapport avec le conseiller, Membre du Comité Motos Classiques et Historiques, et lui exposer ses remarques, afin qu'il soit possible de concilier amiablement avec le pilote concerné. Par respect pour l'esprit sportif et la convivialité, aucune réclamation retenue concernant l'aspect technique d'une machine ne pourra cependant donner lieu à un déclassement immédiat mais seulement à une demande impérative de modification de la machine soumise à réclamation, pour l'épreuve suivante.

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, le délégué Motos Anciennes pourra vérifier le respect des normes de sécurité des motos anciennes avant le départ.

#### **ART. 10 TAPIS ENVIRONNEMENTAL**

Les pilotes devront prévoir impérativement l'usage d'un tapis environnemental de protection du sol pour toute opération de manipulation de carburant et de remplissage du réservoir de la moto, pour effectuer des opérations de mécanique, pour le graissage de la chaîne, 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. Le conseiller, Membre du Comité Motos Classiques et Historiques veillera particulièrement au respect de ces dispositions.

#### **ART. 11 REMISE DES PRIX DE L'ÉPREUVE**

Pour les deux manches centrales, en raison de l'éloignement de certains pilotes du Championnat de France, l'organisateur de l'épreuve devra veiller à annoncer le classement et à effectuer la remise des prix de préférence avant 17h. En cas de retard et à partir de cet horaire, le délégué pourra pratiquer l'annonce des résultats des catégories du Championnat de France de Trial Historique aux pilotes et effectuer la remise des prix spécifique du Championnat de France de Trial Historique avant la tenue de la remise des prix générale de l'épreuve.

#### **ART. 12 REMISE DES PRIX DE FIN DE SAISON**

La Fédération Française de Motocyclisme et le Comité Motos Classiques et Historiques organise habituellement en fin de saison une remise des prix annuelle à Paris (en général le troisième samedi de Novembre mais qui reste à confirmer) lors de laquelle les trois premiers de chaque catégorie pourront être récompensés dans le cadre de la remise des prix annuelle de l'ensemble des disciplines de la moto ancienne FFM. Pour être récompensé et figurer sur le podium il faut que la catégorie comporte au moins trois pilotes et avoir participé à au moins une épreuve régionale et une manche centrale. La date exacte de cette remise des prix est connue en cours de saison (s'adresser au délégué).

#### **ART. 13 OFFICIELS**

Monsieur Patrick PISSIS, Délégué Membre du Comité Motos Classiques et Historiques, assurera le rôle de conseiller, de coordinateur et de relais entre la Commission et les organisateurs.

Tél : 06.60.63.23.40 de préférence par SMS (tél. si urgent) ou par E-mail : [patrick.pissis@wanadoo.fr](mailto:patrick.pissis@wanadoo.fr)