

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL HISTORIQUE

### CLAUSES PARTICULIERES

#### Art. 1 DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL HISTORIQUE 2012 selon cinq catégories :

- antérieures à 1965 appelée "Pré 65"
- postérieures au 01/01/1965 appelée « critérium biamortisseur »
- postérieures au 01/01/1965 appelée « critérium monoshock/disques »
- postérieures au 01/01/1965 appelée « national biamortisseur ».
- postérieures au 01/01/1965 appelée « national monoshock/disques »

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

- une suspension arrière à deux amortisseurs ou bien monoamortisseur selon les catégories,
- le moteur refroidi par air,
- un ou deux freins à tambours ou bien à disques selon les catégories.
- 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. 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 ou roulé sur une banderole, 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. 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 de chaque catégories (pré-65, biamortisseurs, monoshock et disques) et produites avant 1991.

Les motos doivent conserver leur conception d'origine : seules des modifications qui auraient pu être effectuées à l'époque de la production sont autorisées.

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 CONCURRENTS

Les cinq catégories sont ouvertes aux pilotes titulaires d'une licence française **Motos Anciennes Tout terrain (MAT)** ou bien d'une licence nationale compétition (A ou B) ou d'une licence internationale.

Les licences à la journée sont acceptées, mais leurs détenteurs ne seront pas retenus pour l'attribution des points aux Championnats (classement annuel).

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 nationale ou bien critérium et/ou pré-65 deux années de suite se voit attribuer 10 points de handicap pour le cumul annuel de points de l'année 2012 (se reporter au paragraphe 9 « Handicap »).

## 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 ou la licence A1.

Le montant des droits d'engagement ne devra pas dépasser 25 € et devra être joint à l'engagement. Les engagements seront généralement clos au minimum 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	noire (tracé promotion)	1 <sup>er</sup>
Postérieure au 1/01/65	Biamortisseur critérium	noire (tracé promotion)	2 <sup>ème</sup> (après les antérieures au 1/01/65)
Postérieure au 1/01/65	Disque / Monoshock critérium	noire (tracé promotion)	3 <sup>ème</sup>
Postérieure au 1/01/65	Biamortisseur national	jaune (Seniors 3)	4 <sup>ème</sup>
Postérieure au 1/01/65	Disque / Monoshock national	jaune (Seniors 3)	5 <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 promotion ou en S3), une porte spécifique pourra être délimitée 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.

Toute modification du tracé de la zone (ou dégradation importante) devra être signalée aux pilotes par l'organisateur au moyen un panneau à l'entrée de celle-ci.

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 fléchage 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 PARCOURS et EPREUVES

**Huit épreuves régionales de validation:** pour cumuler des points « scratch » avec un plafond annuel de 20 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 en participant à d'autres épreuves. Sur ces épreuves, l'attribution de points se fait d'après le classement « scratch » (S3 pour les pilotes inscrits en National et S4 pour ceux inscrits en Critérium ou en 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 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.

**Deux épreuves centrales**: ce sont les véritables épreuves du championnat de France au cours desquelles tous les pilotes vont se départager et marquer des points lors d'un classement spécifique séparé pour chacune des cinq catégories du championnat 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 plus important.

Chaque épreuve est décomposée en deux manches comme en championnat de France national sénior (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.

Les points de ces 4 manches (2 épreuves, maximum théorique 80 points) seront tous comptabilisés pour le classement annuel.

Le Championnat de France de Trial Historique (les 4 manches centrales) se déroulera sur un parcours comprenant 10 à 15 zones par tour (10 à 15 zones par manche en pré-65, 12 à 15 zones par manche en critérium et national, ce qui pourra obliger à comptabiliser une portion de tour supplémentaire). 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. Un classement de l'épreuve sera effectué en cumulant les deux manches. Les deux manches seront indépendamment comptabilisées pour le classement final.

Le temps de course global indicatif est de 7 heures.

Le temps de franchissement de chaque zone est limité à 1 minute.

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 dès lors qu'il respecte les horaires de départ (et d'arrivée) des catégories modernes correspondantes, et après accord du directeur de course.

Les ordres de départ seront définis le matin de chaque épreuve et pourront éventuellement être obtenus par tirage au sort à l'intérieur de chaque catégorie.

#### ART. 7 CALENDRIER 2012

##### 8 épreuves régionales + 2 épreuves Centrales (décomposées en 2 manches chacune)

*Les épreuves sont sélectionnées pour convenir aux motos anciennes et les tracés leurs sont adaptés.*

date	épreuve	Club organisateur	responsable	
4 mars	St Lucien (28)	TC de la Beauce jyves.sola@wanadoo.fr	Jean-Yves Sola 02 37 47 23 58	
18 mars	St Laurent d'Arce (33)	Espace Trial Loisirs guy.demey@laposte.net	Guy Demey 05 57 68 00 96	
25 mars	St Bonnet (38)	ASM St Antoine gilbert.seyve@wanadoo.fr	Gilbert Seyve 04 76 64 43 82	
1er avril	Mauressargues (30)	MS Nimois roland.noe@wanadoo.fr	Roland Noe 04 66 28 18 79	
3 Juin	Niedermorschwihr (68)	NMC Munster nmcmunster@aol.com	Jean-Marc Schickel 03 89 82 73 57	
17 Juin	Susville (38)	RT de Fontaine moto stephane.darve@wanadoo.fr	Stéphane Darve 04 76 59 24 57	
8 Juillet	LOOZE (89)	TC LOOZE gilles.foucherot@club-internet.fr	Gilles FOUCHEROT 06 11 72 13 77	Manche Centrale #1

2 Sept	St Sylvestre Cormeilles (76)	MC Thibervillais franck.fortier@oxadis.com	Franck Fortier 02 32 45 29 64	
14 Oct	Vertus (51)	MS Epernay epernay.moto@wanadoo.fr	Gilbert Brugnion 06 30 10 18 34	
Oct-Nov	<b>A DEFINIR France sud</b>	<b>Contact direct:</b>	<b>patrick.pissis@wanadoo.fr</b>	<b>Manche Centrale #2</b>

## ART. 8 CLASSEMENT

Le classement annuel prend en compte les points scratch cumulés lors des épreuves régionales (plafonné à 20 points) et les points spécifiques obtenus lors des quatre manches centrales (total maxi 80 points).  
En fin d'année un **total maximum de 100 points** pour chacune des cinq catégories peut être obtenu.

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 1<sup>er</sup>, 17 points au 2<sup>ème</sup>, etc.  
Chacune des deux épreuves centrales comportera un classement spécifique (par catégorie de motos anciennes) de la journée en cumulant les deux manches.  
Pour le classement annuel, les deux manches seront comptabilisées indépendamment.

Le départage des ex-aequo sur les différentes épreuves (régionales et centrales) s'effectue selon le règlement habituel des championnats de France et « en dernier ressort » 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 certificat d'immatriculation et par l'année de création du modèle pour les lignées produites pendant de nombreuses années) ; Le délégué pourra trancher sur ce point 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 permettra quand même de figurer au classement général.

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.

Tout changement de catégorie en cours de saison annulera le cumul des points acquis précédemment et donnera lieu à un nouveau cumul à partir de l'épreuve dans la nouvelle catégorie.

Par ailleurs, après un premier résultat validé en catégorie nationale il ne sera pas possible de redescendre en catégorie critérium sauf après accord du délégué et pour raison justifiée.

## ART. 9 HANDICAP : nouvelle disposition pour 2012

Un système de handicap est instauré à partir de 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, en critérium ou en national consécutivement se voient dorénavant attribuer un handicap de 10 points pour la nouvelle saison. Cette disposition incite les pilotes à monter en catégorie supérieure mais sans être contraints, car la victoire au classement annuel reste encore possible théoriquement bien que rendue plus difficile, les pilotes critérium pourront s'affranchir de leur handicap en montant en catégorie national. Cette disposition stimule la concurrence pour les titres de champion de France en critérium et national.

## ART. 10 CONTROLE TECHNIQUE

Le contrôle portera essentiellement sur des points de sécurité obligatoires pour le pilote et la moto : protection du plateau arrière dans le sens d'enroulement de la chaîne, embouts de guidons, extrémités des leviers munies de boules, bouton de masse ou coupe-circuit pour la moto, casque « 05.. », bottes, gants pour le pilote. Pour le disque du frein avant une protection est indispensable (intégrale souhaitable). 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, etc.).

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 participer ou être classé aux épreuves suivantes si les modifications sont maintenues sur la moto. Tout pilote souhaitant poser une réclamation portant sur les machines 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. Aucune réclamation retenue concernant l'aspect technique d'une machine ne pourra donner lieu à un déclassement immédiat mais seulement à une demande de modification impérative de la machine soumise à réclamation pour l'épreuve suivante. Un Commissaire Technique de la Ligue où se déroule l'épreuve sera nommé par celle-ci.

#### **ART. 11 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.

#### **ART. 12 REMISE DES PRIX DE L'ÉPREUVE**

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

#### **ART. 13 REMISE DES PRIX DE FIN DE SAISON**

La Fédération Française de Motocyclisme et le Comité Motos Classiques et Historiques organise chaque année une remise des prix annuelle en fin de saison à Paris ( en général le troisième samedi de Novembre) lors de laquelle les trois premiers de chaque catégorie sont récompensés dans le cadre de la remise des prix annuelle de l'ensemble des disciplines de la moto ancienne FFM. La date exacte est connue en cours de saison (s'adresser au délégué).

#### **ART. 14 OFFICIELS**

Monsieur Patrick PISSIS, 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 (si urgent) de préférence par E-mail : [patrick.pissis@wanadoo.fr](mailto:patrick.pissis@wanadoo.fr)