

REGLEMENT CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTOCROSS A L'ANCIENNE

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2012 le Championnat de France de MotoCross à l'ancienne.

Article 1 - Les Catégories :

- Championnat de France : « **VINTAGE** »
- Championnat de France : « **CLASSIC** »
- Trophée de France : « **EVOLUTION & PROTOTYPE** »

Article 2 – Définition technique :

1. **Vintage** : Machines des origines à l'année modèle 1975 inclus.
2. **Classic** : Machines à partir de l'année modèle 1976 réunissant d'origine les trois éléments techniques suivants – Refroidissement par air, bi-amortisseurs ou cantilever, freins avant et arrière à tambour.
3. **Evolution** : Sur le principe des trois caractéristiques techniques de la catégorie « Classic », machines dérogeant d'origine à un de ces trois critères pour la catégorie 500cc, à deux de ces trois critères pour les catégories 125cc et 250cc.
4. **Prototype** : Machines répondant à toutes les caractéristiques de la catégorie « Classic » mais transformées avec des éléments plus récents.

Article 3 - La réglementation:

Tout changement de catégorie en cours de saison entraînera un nouveau cumul des points. Les points acquis dans une classe ne seront pas transférés dans une autre.
Le Championnat de France est ouvert aux pilotes français et étrangers possédant une licence française.

Article 4 - Licences :

Délivrée par la F.F.M. pour les pilotes français comme étrangers.
Moto ancienne T.T., Nationale compétition A ou B, ou autre licence Nationale.
Licence à la journée.

Article 5 - Déroulement des épreuves :

Les engagements devront parvenir au secrétariat de la F.F.M. 30 jours avant l'épreuve.
Un pilote engagé et n'étant pas en mesure de faire face à son engagement devra en informer la F.F.M., par écrit, dans les meilleurs délais.
Le pilote ne respectant pas cette modalité ne sera pas prioritaire lors de l'épreuve suivante.
Tout pilote ne s'étant pas engagé dans les délais pourra le faire selon les places disponibles mais entrera en dernier sur la grille.
Le nombre d'engagés sera limité à la capacité de la piste (homologation préfectorale) augmentée de 20%.
Les Contrôles administratifs et techniques seront réalisés les samedi après-midi et dimanche matin avant le début des essais libres.
Les pilotes présenteront machine(s) et équipements de course en conformité avec les règles techniques du Motocross.

Schéma idéal de déroulement des manifestations :

Evolution & Prototypes, Vintage et Classic

Le matin :

1 séance d'essais libre de 10mn

1 séance d'essais chronométrés de 15 mn.

L'après-midi :

2 manches de 15 mn + 1 tour (Vintage & Classic)
2 manches de 20 mn + 1 tour (Evolution & Prototype).

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

Article 6 - Entrée en grille:

Pour la première course de la saison, l'entrée en grille s'effectuera sur la base des essais chronométrés.

Pour le reste de la saison, l'entrée en grille s'effectuera en fonction du classement provisoire. Le pilote N°1 de la Moto Ancienne 2011 entrera en grille le premier.

Article 7 - Classement :

Tous les pilotes classés dans une manche marquent des points.

50-45-43-40-38-36-34-32-30-28-26-24-22-20-18-16-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2 et 1 point pour tous les pilotes classés après la 29^{ème} place.

Pour être classés les pilotes devront avoir effectué au minimum un tour.

Les pilotes licenciés à la journée sont classés sur l'épreuve mais ne marquent pas de points aux Championnats.

6 épreuves soit 12 manches sont prévues au Championnat 2012.

Les points attribués lors des deux dernières manches compteront double. Le Classement du Championnat sera établi sur le cumul de toutes les manches participées moins une.

Article 7bis – Limite d'âge :

Les pilotes dont l'âge est inférieur à la limite de la catégorie sont classés sur l'épreuve mais ne marqueront pas de points au championnat.

Vintage : 45 ans

Classic : 35 ans

Evolution & Prototypes : pas de limite d'âge.

Article 8 – Remise des Prix :

Championnat de France « **Vintage** »

- | | |
|-----------------------------|----------------------------|
| - Classement scratch pré-70 | - les 3 premiers |
| - Classement scratch pré-75 | - les 3 premiers |
| - Classement 125 | - le 1 ^{er} 125cc |
| - Classement 250 | - le 1 ^{er} 250cc |
| - Classement 500 | - le 1 ^{er} 500cc |
| - Classement 4 Temps | - le 1 ^{er} |
| - Pilote le plus âgé | |

Championnat de France « **Classic** »

- | | |
|----------------------|------------------------------|
| - Classement scratch | - les 3 premiers |
| - Classement 125 | - le 1 ^{er} 125 |
| - Classement 250 | - le 1 ^{er} 250 |
| - Classement 500 | - le 1 ^{er} 500 |
| - Classement 4 Temps | - le 1 ^{er} 4 temps |
| - Pilote le plus âgé | |

Trophée de France « **Evolution & Prototypes** »

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

- Classement 500
- Classement 4 T
- Classement Prototype
- Pilotes le plus âgé

- le 1^{er} 500
- le 1^{er} 4 temps
- le 1^{er}

A l'exception du pilote le plus âgé, les classements intermédiaires ne seront réalisés qu'à la condition que trois pilotes, au minimum, concourent dans la même sous-catégorie. Un pilote déjà récompensé ne se verra pas décerner un second trophée de sous-catégorie.

Article 9 - Les machines admises :

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

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

En catégorie « Vintage pré-70 », 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 sa moto d'en apporter la preuve formelle.

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 pourront concourir.

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 aux courses, 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 (passeport technique) qu'il signera en présence du collège technique.

Cette fiche devra être identique à celle du constructeur pour l'année modèle du type.

L'usure et la course du piston, mesuré en millimètres, seront frappés sur le carter moteur.

Couleur des plaques :

- jaune pour les 500
- verte pour les 250

- noire pour les 125

Un collier Colson de couleur sera fixé sur à la gauche du guidon :

Vintage pré 70 rouge

Vintage pré 75 bleu

Classic noir

Evolution vert

Prototype gris

Contrôle sonométrique : voir Méthode de contrôle sonométrique des machines classiques & historiques

Article 10 – L'équipement de sécurité des pilotes :

Les pilotes devront être pourvus d'équipement moderne de sécurité répondant aux normes actuelles telles qu'elles sont définies dans l'annuaire fédéral.

Seuls les casques répondant à la norme ECE22.05 , référence lisible sur l'étiquette apposée dans le casque, seront acceptés.

Le port d'une protection dorsale et pectorale est obligatoire (norme CE et label FFM obligatoire).

Pour les protections ne bénéficiant pas du label FFM :

- *Pectorale, la norme EN 14021 est fortement recommandée ;*
- *Dorsale, la norme EN 1621-1 ou 1621-2 est obligatoire ;*
- *Gilet intégral (Pectorale et dorsale intégrées), la norme EN 1621-1 ou 1621-2 est obligatoire et la norme EN 14021 est fortement recommandée.*

Un tapis environnemental devra être posé sous la moto dans le parc coureurs.

Article 11 - Collège technique :

Un collège technique composé :

- du délégué fédéral
- du commissaire technique de la manifestation
- des représentants des pilotes (élus par leurs pairs lors de la 1^{ère} épreuve)

examinera toute machine suspectée de non-conformité.

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

Article 12 - Engagement :

Droit d'engagement : 35€ transpondeur inclus, payables 30 jours avant l'épreuve. Un 2ème engagement sur la même épreuve, dans une catégorie différente coutera 17.50€. Tout pilote ne s'étant pas engagé dans les délais pourra le faire sur place selon les disponibilités et rentrera dernier en pré-grille.

Les engagements seront clos 30 jours avant l'épreuve (cachet de la poste faisant foi) et encaissés à cette date.

En cas de paiement revenu impayé :

Un courriel sera adressé au pilote qui disposera alors d'un délai de 3 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par virement bancaire avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote sera redevable à la FFM du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il sera par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve.

Chèque émis sur une banque non domiciliée en France :

Les règlements par chèque sur une banque non domiciliée en France sont désormais

refusés. L'engagement des pilotes concernés ne sera effectif qu'à réception d'un virement bancaire (RIB adressé sur demande au secrétariat Motocross).

Pilote souhaitant déclarer forfait :

Le pilote qui ne pourra pas se rendre à une épreuve devra prévenir obligatoirement la FFM par courrier ou par mail.

Article 13 - Questions diverses :

Tous les points non traités dans ce règlement sont indiqués dans les règles techniques et de sécurité discipline Motocross.

Le secrétariat est assuré par le service des Sports de la Fédération.

Belinda TEIXEIRA ☎01.49.23.77.55. E-mail : bteixeira@ffmoto.com

M. Max CHARPIN 04.90.77.80.63 max.charpin@orange.fr

Patrick Thollas 06.26.92.20.26. pat_thollas@hotmail.com