

RÈGLES PARTICULIÈRES 2025

CHAMPIONNAT DE FRANCE MX À L'ANCIENNE



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

La Fédération Française de Motocyclisme met en compétition pour 2025 le Championnat de France de Motocross à l'ancienne.

Un titre de champion de France sera décerné à l'issue de la saison dans les catégories suivantes :

- **Vintage :**
1^{er} Pré 73
1^{er} Pré 77
- **Classic – Evolution – Prototype :**
1^{er} Classic
1^{er} Evolution-Prototype
- **Pré-90 – Super Evolution :**
1^{er} Super Evolution
1^{er} Pré 90

ARTICLE 1 – COUREURS ADMIS

Peuvent prétendre participer à ce championnat tous les coureurs titulaires d'une licence délivrée par la FFM, Inter, LUE, IAT, NCO, MAT (voir Code Sportif art. 2.2.2.8, machines équipées de frein à tambour avant et arrière). Les licences à la journée ne sont pas acceptées.

Les épreuves des différents championnats de France FFM sont ouvertes aux pilotes de nationalité étrangère titulaires d'une licence annuelle délivrée par la FFM. Ils pourront figurer au classement cumulé du cycle d'épreuves auquel ils participent et concourir pour le titre de champion de France.

Délégué :

Farge Jean-Marc : 06.80.48.17.50

Responsable Technique :

Blanc Roger : 06.80.02.97.91

Représentants des pilotes :

Lors de la première épreuve de l'année, les pilotes désigneront un représentant dans chaque catégorie.

Engagements : Voir article 7 du règlement Général Mx

Le nombre d'engagés pour les trois catégories sera en fonction de la capacité de la piste (minimum 40 ; maximum 45).

Le droit d'engagement est fixé à 70 €.

Les engagements seront encaissés 30 jours avant l'épreuve. **6** jours avant la manifestation, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 20 €. Plus aucune demande d'engagement ne sera acceptée dans les 3 jours précédents la manifestation.

Sélection des pilotes :

Les engagements seront validés un mois avant chaque épreuve.

En priorité seront sélectionnés les pilotes s'étant engagés sur la totalité des épreuves comme suit :

- Pour la 1^{ère} épreuve, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant été classés au même championnat de France la saison dernière. En fonction du nombre de pilotes à sélectionner, la commission se réserve le droit de choisir 5 pilotes à sa convenance.
- Pour les épreuves suivantes, seront sélectionnés en priorité les pilotes ayant marqué au minimum un point dans le championnat en cours au jour de la validation des engagements.

Dans la limite des places disponibles le plateau sera complété comme suit :

- En fonction du nombre d'épreuves où les pilotes sont inscrits
- En fonction de la date d'inscription.

Attention, tout pilote engagé à l'année et déclarant forfait sur une épreuve (sauf raison médicale justifiée), ne sera plus prioritaire lors de la sélection pour les épreuves suivantes et pourra voir ses engagements annulés.

Numéros de course :

Les numéros de course seront déterminés par la liste émise par la FFM et valables pour toute la saison 2025 (voir article 6.3 du règlement Général Motocross).

ARTICLE 2 – MACHINES ADMISES

1. **Vintage :** Machines des origines à l'année modèle 1977.
2. **Classic :** Machines à partir de l'année modèle 1978 réunissant d'origine les trois éléments techniques suivants – Refroidissement par air, bi-amortisseurs ou cantilever, freins avant et arrière à tambour.
Evolution : Machines jusqu'à l'année 1984. Refroidissement par air, avec autre système d'amortisseurs que pour la catégorie « Classic » ou refroidissement liquide avec **freins à tambours**.
Prototype : Machines répondant à toutes les caractéristiques de la catégorie « Classic ou Evolution » **équipées d'un frein à disque d'origine ou transformées avec des éléments d'époque**.
3. **Pré-90 :** Machines à partir de l'année 1985 jusqu'à décembre 1989.
Super Evolution : Machines fabriquées de janvier 1990 à fin 1997 équipées de cadre en acier.

ARTICLE 3 – VERIFICATIONS TECHNIQUES

Les pilotes présenteront leurs machine(s) et équipements de course en conformité avec les règles techniques du Motocross.

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

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

En catégorie « Vintage pré-73 », 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 la moto d'en apporter la preuve formelle.

En catégorie Pré-90 : les fourches et amortisseurs de motos modernes bloque fourche sont interdits. (Le diamètre maximum des fourches est de 45 mm sauf exception des 125 Suzuki RM de 1989 qui avait d'origine des fourches conventionnelles en 46 mm).

En catégorie Super-Evolution : le diamètre des fourches sera au maximum de 47mm.

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 seront pas acceptées.

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 à la course, 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.

L'alésage et la course du piston, mesuré en millimètres, seront frappés sur le carter moteur ou à défaut inscrits de manière indélébile afin de déterminer le régime des contrôles sonométriques.

Toute machine dénuée de ces informations pourra être contrôlée au sonomètre selon la méthode « 2m MAX ».

Un pilote disposant de deux machines devra les passer au contrôle technique avec la lettre T sur la plaque à numéros de la deuxième machine. Il pourra effectuer les essais libres et/ou chronométrés avec les deux machines. En cas de changement de machine en cours de manifestation, le pilote devra en informer préalablement le délégué sous peine de déclassement de l'épreuve.

A l'issue du contrôle, la moto sera plombée.

Plaques et Numéros :

- 500cc plaque JAUNE/numéros NOIRS
- 250cc plaque VERTE/numéros BLANCS
- 125cc plaque NOIRE/numéros BLANCS

A la 1ère épreuve, une plaque rouge/numéros blancs pourra être arborée par le champion de France en titre. A partir de la 2ème épreuve, une plaque rouge/numéros blancs pourra être arborée par le leader du championnat.

Equipements de sécurité :

Se référer au règlement Technique Motocross

Les casques Jet homologués ECE 22.06 ou ECE22.05 sont autorisés uniquement dans la catégorie Vintage.

Collège technique :

Le collège technique examinera toute machine suspectée de non-conformité. Il sera composé :

- du délégué fédéral
- du commissaire technique Fédéral

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

ARTICLE 4 – DEROULEMENT

Les contrôles administratifs et techniques seront réalisés la veille et le matin de la course avant le début des essais libres.

Schéma idéal de déroulement des manifestations :

Pré-90 - Super Evolution, Classic - Evolution - Prototypes, Vintage.

Le matin :

1 séance d'essais libres de 15 mn
1 séance d'essais chronométrés de 15 mn.

L'après-midi :

2 manches de 20 mn + 1 tour (Pré-90 - Super Evolution)
2 manches de 20 mn + 1 tour (Classic - Evolution - Prototype),
2 manches de 15 mn + 1 tour (Vintage)

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

ARTICLE 5 – ENTREE EN GRILLE

L'entrée en grille s'effectuera sur la base des essais chronométrés.

ARTICLE 6 - CLASSEMENT

A chaque manche, les points seront attribués selon le barème prévu à l'Article 8.7 du règlement général Motocross.

ARTICLE 7 – REMISE DES PRIX

Vintage :

Classement scratch Pré 73 les 3 premiers
Classement scratch Pré 77 les 3 premiers

Classic - Evolution – Prototypes :

Classic les 3 premiers
Evolution Prototype les 3 premiers
Classement 125cc le premier 125cc

Pré-90 - Super Evolution :

Classement Super-Evolution	les 3 premiers
Classement Pré-90	les 3 premiers
Classement 125cc	le premier 125cc

La présence à la cérémonie de remise des récompenses est obligatoire pour tous les récipiendaires.
Tenue correcte exigée (voir article 8.8 du règlement Général Mx).

ARTICLE 8 – REMISE DES PRIX DU CHAMPIONNAT :

En fin de saison, les différents pilotes seront récompensés :

Vintage :

Pré 73	les 3 premiers
Pré 77	les 3 premiers

Classic - Evolution - Prototype :

- Classic	les 3 premiers
- Evolution Prototype	les 3 premiers

Pré-90 & Super Evolution :

Super Evolution	les 3 premiers
Pré-90	les 3 premiers

ARTICLE 9 - DIVERS

Pour tous les points non précisés au présent règlement, se reporter aux RTS Motocross, au règlement Général Motocross et au règlement Technique Motocross.