

TROPHEE FEDERAL DE TRIAL VINTAGE ÎLE DE FRANCE TF1 2026

DEFINITION :

La Ligue Motocycliste d'Ile de France organise en circuit fermé des épreuves comptant pour le Trophée Fédéral de Trial Vintage TF1.

Ce Trophée se base sur le même règlement que le Championnat de France de Trial Vintage avec quelques aménagements pour le classement des catégories. (Article 7 : classement scratch par épreuve) ce présent règlement est régi par les règles éditées par la FFM.

Les épreuves et les pilotes doivent se conformer à leur contenu, en cas de litige le jour de l'épreuve, seul le jury est habilité à trancher en première instance.

Ces règles et codes sont :

- ° Le code Sportif National de la Fédération Française de Motocycliste.
- ° Les règles Techniques et de Sécurité – Discipline Trial.
- ° Les règles Générales du trial Vintage éditées par la FFM.
- ° Le règlement particulier de l'épreuve.
- ° Le présent règlement.

ARTICLE 1 : CATEGORIES

INTER	NATIONAL	CRITERIUM	LOISIR VINTAGE
Niveau TR3	Niveau TR4+	Niveau TR4	Loisir Vintage

La pratique du « Trial Vintage » est ouverte à tous les pilotes titulaires d'une licence FFM Motos Anciennes Tout terrain Trial (MAT2) ou bien d'une licence Nationale (MAT, NJ, NCO, NTR, LJA) ou d'une licence internationale.

Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation (LJA) sont accepté et figurerons uniquement dans le classement scratch de l'épreuve, et ne marquerons aucun point au classement général du Trophée.

Remarque : Les licences MAT et MAT2 n'autorise qu'au pilotage d'une moto définie au Code Sportif par « refroidissement à air »

ARTICLE 2 : 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 trois classes d'âge suivantes :
 - . Pré 65 – Moto construites avant 1965 - modèle Bultaco T10 inclus.
 - . Mono – Moto mono amortisseur de plus de 30 ans.
 - . Autres – Moto ne faisant pas partie des catégories précédentes, regroupant les Pré-80 et post 80 construites entre 1966 et 1985 (ex-Pré 80 et Post 80 fusionnées) et répondant à la définition de moto ancienne.
- Les motos mono amortisseur (frein à disque autorisées) sont uniquement acceptées dans les catégories Critérium et Loisir Vintage.

ARTICLE 3 : ENGAGEMENT / TARIFS

Les pilotes devront être licenciés à l'année en cours dans un moto-club affilié à la FFM.

**Les inscriptions se feront par internet sur le site « helloasso » au tarif de 35€, jusqu'à huit jours avant la date de l'épreuve. Passé cette date les engagements passeront à 50€.
Fermeture des engagements en ligne le vendredi soir 18 heures.**

Le jour de l'épreuve :

Ouverture des engagements **8h30**.

Clôture des engagements **10h00**.

Absence non justifiée et non remboursable sauf certificat médical.

Nous ne délivrons aucune licence "une manifestation" (LJA) le jour de l'épreuve, pensez à vous y prendre à l'avance sur le site de la FFM (minimum 72h avant l'épreuve)

ARTICLE 4 : MODALITES D'ORGANISATION

Le temps de course pour l'accomplissement de l'épreuve est choisi par l'organisateur de 6h00 ou 6h30 suivant le Règlement Particulier FFM de l'épreuve.

Les épreuves se déroulent sur un parcours comprenant 10 à 12 zones.

Le nombre de tours (2 ou 3) pour la totalité des catégories est à l'appréciation du directeur de course et sera affiché au départ.

Premier départ à partir de **9h00**, dernier départ **10h00**.

Suivant le nombre de tours défini par le directeur de course la fermeture de la zone 1 sera de 16h00 ou 16h30.

ARTICLE 5 : PILOTAGE ET TRACE

Le pilotage des motos doit rester à « l'ancienne » afin d'éviter l'apparition d'un pilotage moderne qui n'existait pas, de ce fait le pilotage doit être « non-stop », les déplacements latéraux de la roue avant qui ne sont pas dans le mouvement sont pénalisés d'un point par déplacement, les déplacements intentionnels de la roue arrière même dans le mouvement sont pénalisés de 5 points.

L'intégration des motos mono-amortisseur ne doit pas faire évoluer dans la difficulté les tracés qui doivent être déterminés pour les motos bi-amortisseurs.

ARTICLE 6 : CONTROLE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

CONTROLE ADMINISTRATIF

Pour l'engagement, le pilote devra présenter sa licence annuelle valide.

CONTROLE TECHNIQUE

Les concurrents devront se soumettre à un contrôle technique qui aura lieu le matin même de l'épreuve avant leur départ

Sur l'équipement du pilote :

- Un casque à la norme E22-05 ou 06 (les casques d'époque ou VTT ne seront pas acceptés)
- Un maillot à manches longues, bottes et gants sont obligatoires.
- La dorsale n'est pas obligatoire mais fortement conseillée.

Pendant le franchissement de la zone, pour des questions de sécurité, le port d'un sac à dos, d'un camelbak, ou d'une sacoche banane, n'est pas autorisé à l'intérieur de la zone, ils doivent être déposés à la sortie de celle-ci au moment de la reconnaissance.

Sur la moto :

- Posséder obligatoirement des pneus trial.
- Avoir les extrémités du guidon obstruées, les garde-boues doivent être bordés.
- Posséder des boules en bout de leviers.
- Avoir une protection de la barre de guidon.
- **Avoir un coupe-circuit* ou un décompresseur (*le pilote n'est pas obligé d'avoir le bracelet de son coupe circuit magnétique au poignet gauche)**
- Posséder un carter de protection du pignon de sortie de boîte.
- Être muni d'un garde chaîne (dent de requin) pour empêcher qu'une partie du corps du pilote ne se coince entre la chaîne et la couronne arrière.
- Avoir des repose-pieds repliables (une dérogation est acceptée pour certaines Pré 65 dont le démarrage nécessite un repose-pied repliable sans ressort de rappel).
- Avoir les trous de la couronne de roue arrière obstrués.
- Faire un bruit acceptable (échappement libre non autorisé) un contrôle de niveau sonore peut être organisé selon la méthode en vigueur pour le trial c'est-à-dire à 45 degrés.

ARTICLE 7 : CLASSEMENT EPREUVES ET CHAMPIONNAT TRIAL VINTAGE

Dans chaque catégorie, les pilotes qui participent au Trophées Fédérale marqueront des points de la façon suivante :

1 ^{er}	25 points	6 ^{ème}	15 points	11 ^{ème}	10 points	16 ^{ème}	5 points
2 ^{ème}	22 points	7 ^{ème}	14 points	12 ^{ème}	9 points	17 ^{ème}	4 points
3 ^{ème}	20 points	8 ^{ème}	13 points	13 ^{ème}	8 points	18 ^{ème}	3 points
4 ^{ème}	18 points	9 ^{ème}	12 points	14 ^{ème}	7 points	19 ^{ème}	2 points
5 ^{ème}	16 points	10 ^{ème}	11 points	15 ^{ème}	6 points	20 ^{ème}	1 point

CLASSEMENT SCRATCH PAR ÉPREUVE

Les 3 premiers pilotes de chaque catégorie (Inter, National, Critérium, Loisir Vintage seront récompensés. (12 pilotes voir + si catégorie mono-amortisseur)

En cas d'ex-aequo au classement de l'épreuve, les pilotes seront départagés en tenant compte :

Du nombre de 0, de 1, de 2, de 3 et de 5.

Si l'égalité subsiste, le pilote le plus âgé aura la primauté.

Seul les pilotes, présents sur le podium seront récompensés.

ARTICLE 8 : CHANGEMENT DE CATEGORIE

Le changement de catégorie en cours de saison n'entraînera pas la perte de points acquis précédemment.

ARTICLE 9 : CLASSEMENT FINAL TROPHÉE VINTAGE IDF ET RÉCOMPENSES

Les classements des pilotes d'Ile de France seront effectués à partir des points acquis lors de la totalité des épreuves.

Le champion sera celui qui aura le plus grand nombre de points au classement général.

Pour départager les ex-aequo, on prendra en compte le nombre de place de 1er, 2ème, 3ème...

Si l'égalité subsiste, la dernière épreuve sera déterminante pour le classement final.

Les pilotes Franciliens ayant participé au Trophée dans leurs catégories, avec un minimum de trois pilotes par catégorie au classement général seront récompensés à l'occasion de la remise des récompenses de toutes les disciplines Motocycliste de la Ligue d'Ile de France.

ARTICLE 10 : CALENDRIER

Se reporter au Calendrier « Championnat Trial Vintage 2026 »

Version au 02/03/2026