

## **REGLEMENT 2026**

### **TROPHÉE MOTOS ANCIENNES\* DE FUBLAINES**

\* Sont considérées comme motos anciennes les machines ayant plus de 25 ans d'année modèle (pour 2026, les modèles antérieurs à 2001).

- **Article 1 : Règles générales**
- **Article 2 : Règles particulières au Trophée Motos Anciennes de Fublaines**

#### **Article 1 : Règles générales**

##### Article 1.1 : Application du règlement

Le présent règlement vise les éléments relatifs au Trophée Motos Anciennes de Fublaines. Tout point non traité dans le présent règlement devra être conforme au Code Sportif fédéral et aux Règles Techniques et de Sécurité de la discipline édictées par la Fédération Française de Motocyclisme.

##### Article 1.2 : Devoir des participants

Tout participant s'engage à connaître et à respecter les règlements fédéraux applicables, et doit, sous peine de sanction, suivre les injonctions émises par les différents officiels désignés sur les épreuves.

##### Article 1.3 : Obligation de licence

Les pilotes doivent être titulaires d'une licence FFM de l'année en cours, **valide à la clôture des engagements**.

Licences admises : NJ3C, MAT\*\*, NCO, INT, INJ, LUE, et LAJ.

Les licences à la journée (LAJ) doivent être souscrites en ligne sur le site de la FFM : <https://www.ffmoto.org>

\*\* Licence MAT acceptée pour des modèles antérieurs à 2001 et à refroidissement à air

##### Article 1.4 : Responsabilité

Les pilotes sont responsables de leur sécurité et se doivent de porter en toute circonstance un équipement de protection individuelle répondant au présent règlement et aux normes prévues par la réglementation FFM.

Il est rappelé aux concurrents que leurs matériels **ainsi que le transpondeur mis à leur disposition pour la course** sont placés sous leur entière responsabilité durant toute la manifestation. Ils doivent notamment en assurer la surveillance constante et ne pourront en aucun cas invoquer la responsabilité de l'organisateur en cas de vol ou de dégradation.

Il est également rappelé que le pilote est responsable de ses accompagnateurs comme prévu à l'article 2.1.20 du Code Sportif fédéral. En conséquence, un pilote dont les accompagnateurs ne respecteraient pas les règlements, ou les consignes des officiels, pourra être convoqué par le jury ou l'arbitre de l'épreuve et sanctionné.

#### Article 1.5 : Catégories des machines, licences et âges de pratique

CATEGORIES	CLASSES DE MACHINES	CYLINDREES	LICENCES	AGES MINI au jour de la course
Pré-1980 (1980 compris)	2, 3 et 4	100cc à 500cc 2T 175cc à 650 4T	NJ3C, MAT**, NCO, INT, INJ, LUE, LAJ	13 ans jusqu'à 125cc 2T et 150cc 4T, 15 ans au-delà
Pré-1990 (1990 compris)	2, 3 et 4	100cc à 500cc 2T 175cc à 650 4T	NJ3C, MAT**, NCO, INT, INJ, LUE, LAJ	13 ans jusqu'à 125cc 2T et 150cc 4T, 15 ans au-delà
Pré-2000 (2000 inclus)	2, 3 et 4	100cc à 500cc 2T 175cc à 650 4T	NJ3C, MAT**, NCO, INT, INJ, LUE, LAJ	13 ans jusqu'à 125cc 2T et 150cc 4T, 15 ans au-delà

\*\* Licence MAT acceptée pour des modèles antérieurs à 2001 et à refroidissement à air

#### Article 1.6 : Vérifications administratives

Le Contrôle Administratif est obligatoire pour tous les pilotes. Il est ouvert la veille de l'épreuve entre 15h30 et 19h00, et le jour de l'épreuve entre 7h00 et 8h30 dernier délai.

Les pilotes devront présenter :

- Leur licence en cours de validité
- Leur pièce d'identité (indispensable pour la pose du bracelet pilote au poignet)

A l'issue des vérifications administratives, le pilote se verra remettre un transpondeur pour la durée de la manifestation, transpondeur qu'il devra positionner sur sa machine **avant de procéder aux vérifications techniques, et qu'il rendra dans l'heure qui suit l'arrivée de sa dernière manche.**

**Les pilotes absents ou n'ayant pas satisfaits aux vérifications administratives dans les délais, seront considérés comme forfaits et ne pourront être remboursés, sauf à présenter sous 48h au secrétariat de la Ligue d'Ile de France, la justification d'un motif sérieux laissé à l'appréciation de la Commission de Motocross d'Ile de France.**

#### Article 1.7 : Transpondeur et support de transpondeur

Le transpondeur remis au pilote lors des vérifications administratives est indispensable au chronométrage. Il doit être installé entre les deux tés de fourche, sur le tube de fourche situé du côté de la piste où se trouve la cabine de chronométrage (Exemple : si la cabine de chronométrage est positionnée sur le côté droit de la piste, le transpondeur sera installé sur le tube de fourche droit, entre les deux tés). Afin de permettre son bon fonctionnement et son maintien en place, le transpondeur doit être correctement fixé sur un support adapté (en vente au contrôle administratif - prix : 10€, goupille et colliers Rilsan inclus).



Le pilote est responsable de son transpondeur pendant toute la durée de la manifestation, et devra le restitué au contrôle administratif dans l'heure qui suit l'arrivée de sa dernière manche.

**En cas de non restitution du transpondeur le jour de la manifestation, ou en cas de restitution d'un transpondeur détérioré, le pilote concerné se verra réclamer la somme de 70€ en espèces ou en chèque à l'ordre de la Ligue Motocycliste d'Ile de France.**

#### Article 1.8 : Vérification techniques

Le Contrôle Technique est obligatoire pour tous les pilotes. Il est ouvert la veille de l'épreuve entre 16h00 et 19h00, et le jour de l'épreuve entre 7h00 et 8h30 dernier délai.

**Après avoir satisfait aux vérifications administratives**, le concurrent devra présenter aux Commissaires Techniques sa machine **équipée du transpondeur et de son support**, ainsi que son casque et ses protections dorsale et pectorale qui devront répondre aux normes figurant dans le tableau ci-dessous. Les motos et les équipements en mauvais états ou non conformes au Règles Techniques et de Sécurité de la FFM applicables, seront refusés.

Les motos et les casques contrôlés seront marqués par les Commissaires Techniques. **Les caméras GoPro ne seront autorisées que sur la partie supérieure du casque et uniquement à l'aide de leur fixation d'origine.**

A l'issue du contrôle technique le pilote se verra remettre un document pour accéder à la piste. Les concurrents qui n'auraient pas satisfait au contrôle technique se verront refuser l'accès à la piste.

A l'issue des essais et des manches, les 5 premiers pilotes et un ou plusieurs désignés au hasard pourront être invités à se présenter au contrôle sonomètre. A l'issue de celui-ci les pilotes dont les machines ne sont pas conformes, ou qui ne se seraient pas présentés au contrôle, seront systématiquement déclassés et devront se mettre en conformité pour la manche suivante.

#### **Tableau des équipements pilotes obligatoires**

<b>Vêtements et bottes</b>	<b>Gants</b>	<b>Protections*</b>	<b>Casque***</b>
Vêtements en matière résistante couvrant le buste, les bras et les jambes, bottes en cuir ou matière équivalente couvrant le mollet.	Matière résistante	Pectorale et dorsale**	Intégral norme FIM : ECE 22-05 « P » ou ECE 22-06 « P »

\* Les protections de genoux, coudes et épaules sont hautement recommandées

\*\* Bénéficiant du label FFM ou conformes aux normes suivantes :

- Pectorale, norme EN 14021 ou 1621-3
- Dorsale, norme EN 1621-2
- Gilet intégral (dorsale et pectorale intégrées), conforme aux normes précisées ci-dessus.

\*\*\* Les casques non conformes ou en mauvais états seront refusés, et peuvent être consignés par les Commissaires Techniques, puis rendus en fin d'épreuve.

#### Article 1.9 : Plaques des numéros de course

Les pilotes ayant des numéros non conformes au descriptif ci-dessous, verront systématiquement rejetées leurs contestations ou réclamations quant à leur classement. Les chronométrateurs ne seront pas tenus de prendre les passages des machines concernées.

Les chiffres doivent être clairement lisibles. **Les numéros à bordure et réfléchissants sont interdits.**

Dimensions minimales à respecter :

- Plaque numéro frontale : hauteur du numéro 140mm, largeur de chaque chiffre 80mm, largeur des traits 25mm, espace entre deux chiffres 15mm.
- Plaques latérales : hauteur du numéro 100mm, largeur de chaque chiffre 80mm, largeur des traits 25mm, espace entre deux chiffres 15mm.



**Il est strictement interdit aux pilotes et à leurs accompagnateurs de circuler dans l'enceinte du circuit avec un véhicule thermique ou électrique.**

**Le non-respect de ces règles pourra entraîner une amende de 50€ aux pilotes concernés.**

## **Article 2 : Règles particulières au Trophée Motos Anciennes de Fublaines**

### Article 2.1 : Motos admises

Sont admises les machines ayant plus de 25 ans d'année modèle (pour 2026, les modèles antérieurs à 2001).

### Article 2.2 : Catégories

- Pré-1980 : Motos de Cross d'année modèle jusqu'à 1980 inclus
- Pré-1990 : Motos de Cross d'année modèle de 1981 à 1990 inclus
- Pré-2000 : Motos de Cross d'année modèle 1991 à 2000 inclus

(Pour les catégories de machines et l'âge mini des pilotes, voir le tableau de l'article 1.5).

### Article 2.3 : Engagement des pilotes

Les demandes engagement se font sur la plateforme Engage-Sport FFM rubriques : « Manifestations régionales », « Ligue Ile de France », « Motocross » (site officiel : [www.ffm.engage-sports.com](http://www.ffm.engage-sports.com)).

Le prix de l'engagement est fixé à 66€ par pilote, payable en ligne (inclus location des transpondeurs).

L'organisateur se réserve le droit de refuser l'engagement d'un pilote suivant les critères de son choix.

### Article 2.4 : Attribution des numéros de course

La demande du numéro se fait lors de la procédure d'engagement sur le site [www.ffm.engage-sports.com](http://www.ffm.engage-sports.com). L'attribution des numéros se fait dans l'ordre chronologique des inscriptions des pilotes.

### Article 2.5 : Déroulement de la course

La course est de type Open accueillant ensemble les 3 catégories lors des essais et des manches.

Chaque pilote fait une séance d'essai libre (10mn) et une séance d'essai chrono (15mn). L'ordre des départs pour les séances d'essais se fait en suivant la chronologie des engagements.

La course comprend deux manches de 15mn +1T. L'entrée en grille des 2 manches se fait suivant l'ordre des chronos du matin.

### Article 2.6 : Méthode de classement

Le classement de chaque manche se fait à la place : le 1<sup>er</sup> marque 1 point, le 2<sup>ème</sup> marque 2 points, etc. jusqu'au dernier.

Les pilotes ne prenant pas le départ ou ne finissant pas la manche marquent les points correspondant à la place suivant celle du dernier pilote franchissant l'arrivée (exemple : pour 35 pilotes franchissant l'arrivée, ceux ne prenant pas le départ ou ne finissant pas la manche marquent 36 points).

Le classement de la journée se fait par addition des points marqués par chaque pilote dans les 2 manches. Le pilote totalisant le moins de points remporte la journée. En cas d'ex aequo, le classement de la dernière manche de la journée sera prépondérant.

### Article 2.7 : Remise des coupes

A l'issue du classement général de la journée, l'organisateur remettra une coupe à chacun des 3 premiers de chaque catégorie.