



# ANNEXE E

# TRIAL

## ANNEXE E

### Règlement des épreuves de Trial et de Trial Indoor

#### SOMMAIRE

<b>5001 - DEFINITION</b>	p. 4
<b>5002 - JURIDICTION SPORTIVE</b>	p. 4
<b>5003 - REGLEMENTATION ET AUTORISATIONS</b>	p. 4

#### TITRE I - REGLEMENTATION GENERALE

<b>5004 - CAPACITE DES COMPETITIONS</b>	p. 5
<b>5005 - ORGANISATEURS ET OFFICIELS</b>	p. 5
<b>5006 - TRIAL ET EXTENSIONS</b>	p. 6
<b>5007 - PARCOURS</b>	p. 6
<b>5008 - TEMPS IMPARTIS</b>	p. 6
<b>5009 - MESURES EXCEPTIONNELLES</b>	p. 7
<b>5010 - ENGAGEMENTS</b>	p. 7
<b>5011 - ANNULATION</b>	p. 7
<b>5012 - CONDUCTEURS</b>	p. 7
<b>5013 - ACCUEIL ADMINISTRATIF</b>	p. 8
<b>5014 - MOTOCYCLES</b>	p. 8
1 - Généralités	
2 - Dispositions particulières pour les Side-cars	
3 - Dispositions particulières pour les Quads	
4- Identification des machines ou des concurrents	
<b>5015 - ZONES "NON-STOP"</b>	p. 9
<b>5016 - DELIMITATIONS DES ZONES NON-STOP</b>	p.10
<b>5017 - CARTE DE POINTAGE</b>	p.11
<b>5018 - PENALISATIONS POUR FAUTES COMMISES AU COURS DU FRANCHISSEMENT DES ZONES NON STOP</b>	p.11
<b>5019 - DEFINITION DES FAUTES</b>	p.11
<b>5020 - PENALITES HORAIRES</b>	p.12
<b>5021 - SANCTIONS</b>	p.12
<b>5022 - CLASSEMENTS</b>	p.13
<b>5023 - RECOMPENSES</b>	p.13
<b>5024 - DEPARTAGE DES EX-AEQUOS</b>	p.13
<b>5025 - RECLAMATION</b>	p.13
<b>5026 - MODIFICATIONS DU REGLEMENT PARTICULIER</b>	p 14
<b>5027 - APPLICATION DU REGLEMENT</b>	p.14
<b>5028 - ASSURANCES</b>	p.14

## TITRE II - TRIAL INDOOR

<b>5030 - REGLEMENTATION GENERALE DU TRIAL INDOOR</b>	p.16
<b>5031 - CONCURRENTS</b>	p.16
<b>5032 - ENGAGEMENTS</b>	p.16
<b>5033 - PARC COUREURS</b>	p.16
<b>5034 - PARCOURS</b>	p.16
<b>5035 - ZONES NON STOP</b>	p.16
<b>5036 - TEMPS DE COURSE</b>	p.17
<b>5037 - ESSAIS</b>	p.17
<b>5038 - DEPART</b>	p.17
<b>5039 - PRIX</b>	p.17
<b>5040 - PENALISATIONS POUR FAUTES COMMISES AU COURS DU FRANCHISSEMENT DES ZONES NON STOP</b>	p.17

## TITRE III - SUPERTRIAL

<b>5041 - REGLEMENTATION GENERALE DU SUPERTRIAL</b>	p.18
<b>5042 - CONCURRENTS</b>	p.18
<b>5043 - ENGAGEMENTS</b>	p.18
<b>5044 - PARCOURS</b>	p.18
<b>5045 - ZONES NON STOP</b>	p.18
<b>5046 - DEROULEMENT DE L'EPREUVE</b>	p.18
<b>5047 - PENALISATIONS HORAIRES</b>	p.19
<b>5048 - CONTROLES</b>	p.19
<b>5049 - PRIMES D'ARRIVEE</b>	p.19

## TITRE IV - REGLEMENT PARTICULIER

### TITRE V - TRIAL EN CIRCUIT FERME

<b>HOMOLOGATION DE PARCOURS</b>	p.22
---------------------------------	------

## ANNEXE E

### 5001 - DEFINITION

Un trial est une épreuve de maniabilité "tout terrain" où les qualités de conduite, d'équilibre et de contrôle de la machine sont prépondérantes. Le classement d'un Trial s'établit sur la qualité de franchissement de "zones" d'obstacles naturels ou artificiels.

### 5002 - JURIDICTION SPORTIVE

Tous les Trials doivent être organisés conformément aux prescriptions du Code Sportif de la Fédération Internationale de Motocyclisme (et de ses Annexes), du Règlement National de la Fédération Française de Motocyclisme et de cette Annexe.

Aucune clause d'un règlement particulier ne peut être contraire aux spécifications du Règlement National et, si tel était le cas, cette clause serait sans valeur.

### 5003 - REGLEMENTATION ET AUTORISATIONS

#### 1) REGLEMENT GENERAL

Sous ce titre figurent toutes les prescriptions valables pour tous les Trials. Les organisateurs peuvent se dispenser de reprendre les prescriptions de ce titre dans leur règlement particulier, mais ils devront alors mentionner : "les prescriptions du Règlement National et de l'Annexe E (titre I) sont obligatoires pour la présente épreuve".

#### 2) REGLEMENT PARTICULIER

Le règlement particulier : c'est le document que les organisateurs doivent transmettre aux autorités sportives et administratives, à la Compagnie d'assurance apéritrice et qui doit être porté à la connaissance des futurs concurrents. Dans le règlement particulier figurent toutes les clauses spécifiques à chaque compétition, par exemple : la date, le lieu, les catégories admises, etc...

Un modèle de règlement particulier est proposé au titre IV de cette Annexe.

#### 3) LES DEMANDES D'AUTORISATION

a) Autorités administratives : la Préfecture.

La demande d'autorisation doit être adressée 3 mois avant la date prévue pour le déroulement de la compétition.

Le dossier (3 exemplaires) doit comprendre :

- le règlement particulier de l'épreuve,
- un plan détaillé du parcours,
- un plan de secours (médicalisation, réseau radio, évacuation),
- l'accord des communes et des particuliers pour les parcelles empruntées par le parcours,
- un exemplaire signé de la police d'assurance responsabilité civile ou à défaut l'engagement de souscrire un contrat conforme au modèle type prévu par la réglementation générale et pour les épreuves sportives.

b) Autorités sportives : la Fédération Française de Motocyclisme

Le règlement particulier en triple exemplaire doit être transmis à la Fédération Française de Motocyclisme par l'intermédiaire de la Ligue régionale dans les mêmes délais.

## TITRE I

### REGLEMENTATION GENERALE

#### 5004 - CAPACITE DES COMPETITIONS

Une compétition de Trial peut être organisée dans les capacités suivantes : internationale, zone union européenne, nationale.

L'inscription au calendrier de la Fédération Française de Motocyclisme se fait dans la catégorie la plus élevée.

Pour une même compétition, l'organisateur peut prévoir des catégories différentes avec des classements séparés.

##### **Trial international**

Cette compétition doit être inscrite au calendrier de la Fédération Internationale de Motocyclisme. Le règlement particulier doit être visé par la Fédération Française de Motocyclisme.

Accessible aux pilotes de toutes les Fédérations détenteurs d'une licence internationale.

Le bulletin d'engagement des pilotes étrangers doit être visé par leur Fédération F.M.N.

L'organisateur doit contrôler que tous les concurrents sont en possession d'une assurance individuelle.

##### **Trial zone union-européenne**

Cette compétition doit être inscrite au calendrier de la Fédération Française de Motocyclisme. Le règlement particulier doit être visé par la Fédération Française de Motocyclisme.

Organisée pour les coureurs de la Fédération Française de Motocyclisme, elle est ouverte aux pilotes étrangers détenteurs d'une licence internationale de la discipline, munis d'une autorisation de sortie de leur Fédération, ou d'une licence de l'Union Européenne A ou B.

##### **Trial national**

Cette compétition doit être inscrite au calendrier de la Fédération Française de Motocyclisme. Le règlement particulier doit être visé par la Fédération Française de Motocyclisme.

Accessible à tous les pilotes titulaires d'une licence de la Fédération Française de Motocyclisme.

#### 5005 - ORGANISATEURS ET OFFICIELS

Seules sont reconnues comme organisateurs les associations sportives affiliées à la Fédération Française de Motocyclisme.

Elles sont donc seules et entièrement responsables vis-à-vis de l'autorité sportive et administrative de l'organisation générale d'une compétition.

Le contrôle de la partie sportive est assuré par des officiels licenciés à la Fédération Française de Motocyclisme : un Directeur de course assisté de trois Commissaires Sportifs et quatre Commissaires de route (leurs fonctions sont définies dans le règlement national de la Fédération Française de Motocyclisme).

Les Commissaires de zones ont pour mission d'arrêter les concurrents à l'entrée de leur zone, de vérifier que la zone est libre, de donner le signal du départ individuellement à chaque pilote et de noter les fautes de pilotage.

## 5006 - TRIAL ET EXTENSIONS

Les extensions du Trial classique en milieu naturel reprennent les principes et règles de celui-ci, à l'exception des particularités indiquées dans cette Annexe aux Titres II, III et V.

- Trial artificiel (en salle, en stade, etc...) dit Trial Indoor - Titre II,
- Supertrial en milieu naturel - Titre III
- Trial en circuit fermé - homologation d'un parcours - Titre V

## 5007 - PARCOURS

Le parcours tracé dans un lieu ouvert ou non à la circulation publique doit éviter, autant que possible, les voies goudronnées. Il peut être composé de un, deux, trois ou quatre tours. Le kilométrage total varie de 12 à 60 kilomètres.

Pour les compétitions admettant des side-cars, des quads ou réservées à de jeunes licenciés, le kilométrage peut être encore réduit.

Le parcours doit être fléché ou repéré. Aucune réclamation concernant une erreur d'itinéraire ne sera prise en considération.

Signalisation :

Les concurrents doivent respecter la réglementation du Code de la Route et la signalisation des zones "non-stop".  
Signification des drapeaux éventuellement utilisés :

- jaune : attention danger,
- rouge : arrêt immédiat,
- vert : route libre.

## 5008 - TEMPS IMPARTIS

Le temps imparti aux concurrents est seulement déterminé pour fixer le cadre et le déroulement de l'épreuve, la compétition s'effectuant à partir des fautes commises au cours du franchissement des zones "non-stop", la vitesse ne jouant qu'un rôle très secondaire.

Les concurrents doivent se présenter au départ à l'heure prévue et communiquée par l'organisateur.

Les départs sont individuels et donnés de minute en minute.

Calcul du temps :

Le délai accordé pour effectuer le parcours est calculé par addition :

- du temps nécessaire pour réaliser le kilométrage sur la base d'une moyenne de 20 km/h ou de 15 km/h pour les compétitions régionales ou admettant des side-cars, des quads ou réservées à de jeunes licenciés,
- de 6 minutes de reconnaissance par zone et par tour.

## 5009 - MESURES EXCEPTIONNELLES

Le temps imparti peut être allongé sur décision du Directeur de course en cas de force majeure.

Si le jour de l'épreuve, certaines parties de parcours ou certaines zones sont devenues trop difficiles, le Directeur de course peut les modifier ou les supprimer.

Si une zone non stop est modifiée, un panneau indiquant "zone modifiée" devra être installé à côté d'un des panneaux d'entrée de cette zone.

Si une zone non stop est abandonnée pour cause de force majeure avant que tous les pilotes ne l'aient franchie, aucune pénalisation ne sera encourue pour cette zone non stop par aucun coureur. Le temps imparti ne sera pas modifié.

Toute mesure exceptionnelle doit être notifiée aux participants au moment du départ ou entre deux tours.

## 5010 - ENGAGEMENTS

Les engagements doivent être envoyés à l'organisateur conformément aux dispositions du règlement particulier. A réception de l'engagement complet, l'organisateur doit adresser une confirmation au pilote.

La clôture des engagements est en règle générale prévue 15 jours avant la date de la compétition. Les bulletins d'engagement arrivant après ce délai peuvent être :

- refusés. Dans ce cas, le pilote devra en être informé, dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve,
- acceptés moyennant une augmentation maximale de 50 % du droit.

Les engagements doivent être notifiés sur des bulletins spéciaux, être nominatifs et signés par le concurrent et par les parents ou tuteurs pour les mineurs.

## 5011 - ANNULATION

Si le Trial ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les concurrents ne pourraient réclamer aucune indemnité, mais dans ce cas les droits d'engagement versés doivent être remboursés.

## 5012 - CONDUCTEURS

Ne doivent être admis que les pilotes ayant régulièrement signé leur engagement dans les délais prévus.

Un pilote ne peut s'engager que dans une seule catégorie.

Celles-ci sont définies chaque année suivant certaines règles sportives pouvant évoluer : Experts ou Open, Seniors 1, 2 ou 3, Loisirs, Gentlemen ou Vétérans.

Catégories solos :

Experts et Open : pilotes inscrits sur l'une ou l'autre des listes de notoriété mises à jour chaque année par la Commission de Trial de la Fédération Française de Motocyclisme,

Seniors 1 : pilotes inscrits sur la liste de notoriété mise à jour chaque année par la Commission de Trial de la Fédération Française de Motocyclisme,

Seniors 2 : pilotes possédant une licence nationale, figurant sur la liste fédérale et pilotes candidats.

Seniors 3 : autres pilotes licenciés à l'année.

Loisirs : pilotes licenciés à la journée.

Gentlemen ou Vétérans : pilotes âgés de plus de 35 ans évoluant sur les zones Seniors 2 ou Seniors 3.

Catégories quads :

- 2 roues motrices
- 4 roues motrices

## 5013 - ACCUEIL ADMINISTRATIF

A leur arrivée sur les lieux de l'épreuve, les pilotes engagés doivent se présenter au contrôle administratif munis de :

- la confirmation de leur engagement,
- leur licence sportive de l'année en cours,
- leur permis de conduire correspondant à la cylindrée de la machine utilisée ou « certificat d'aptitude à la conduite moto -CASM- » si le trial se déroule sur un circuit fermé,
- la carte grise de la machine qu'ils vont piloter (les W et WW ne sont pas acceptés).

Le port des bottes, d'un pantalon de cuir ou en tissu renforcé et de gants est obligatoire. Le maillot doit être d'un modèle à manches longues. Le casque doit être en bon état et d'un modèle agréé pour la pratique de la moto.

## 5014 - MOTOCYCLES

### 1) GENERALITES

Les motocycles doivent être présentés par le conducteur à l'heure fixée dans le règlement particulier ou sur la confirmation d'engagement pour les opérations de vérification.

Les machines non présentées ne seront pas admises au départ.

Les motocycles doivent avoir été réceptionnés par type ou à titre isolé dans le cadre de la législation française par les importateurs ou les fabricants.

Les motocycles admis dans les Trials doivent répondre aux spécifications suivantes :

- être conformes aux prescriptions des Règlements Techniques de la Fédération Française de Motocyclisme et de la Fédération Internationale de Motocyclisme,
- être équipés d'un coupe circuit ou d'un décompresseur,
- les garde-boue doivent être bordés, les poignées et les leviers doivent être boulés. Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées ou supprimées.
- tout changement de machine est interdit après le départ du concurrent,
- les pneus de Moto-Cross ou d'Enduro sont interdits.

Les vérifications techniques et règles sportives sont sujettes à des variations qui sont indiquées chaque année dans les annuaires de la Fédération Française de Motocyclisme ou de la Fédération Internationale de Motocyclisme.

### 2) DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES SIDE-CARS

Comme pour les motos solos, les spécifications techniques sont sujettes à des variations qui sont indiquées chaque année dans les annuaires de la Fédération Française de Motocyclisme ou de la Fédération Internationale de Motocyclisme.

Les dispositions qui s'appliquent aux motos équipées d'un side-car sont celles prescrites par l'Annexe technique de la Fédération Internationale de Motocyclisme.

La roue du side-car ne doit pas être motrice, ni freinée.

Le passager placé dans le side-car doit être protégé de la roue motrice.

Un coupe circuit fonctionnant automatiquement en cas d'éjection du pilote est obligatoire.

Dimensions minimum de side-car :

Longueur hors tout : 1 350 mm

Largeur de l'habitacle au droit du siège : 300 mm

Largeur ou diamètre de l'extrémité avant : 150 mm

Plus grande hauteur de la caisse : 375 mm  
Plus grande largeur de la caisse : 300 mm  
Longueur du nez : 450 mm  
Voie de l'attelage : 800 mm  
Hauteur de la paroi entre l'aile et le nez : 50 mm.

### **3) DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES QUADS**

Les dispositions qui s'appliquent aux quads sont celles prescrites par l'Annexe technique de la Fédération Française de Motocyclisme.  
Un coupe circuit fonctionnant automatiquement en cas d'éjection du pilote est obligatoire  
Les quads peuvent être propulsés par 2 ou 4 roues motrices. Ces roues doivent tourner ensemble par paire (train AR et AV) sans différentiel.

### **4) IDENTIFICATION DES MACHINES OU DES CONCURRENTS**

#### **DOSSARDS :**

Etant donné le caractère particulier de la discipline, il est recommandé aux organisateurs de munir les concurrents de dossards. La dimension des numéros doit être conforme à l'Annexe technique de la Fédération Internationale de Motocyclisme (dimensions minimales : épaisseur 25 mm, hauteur 140 mm, largeur 80 mm).

#### **PLAQUES A NUMEROS :**

Une plaque de dimensions réglementaires peut être placée à l'avant de la machine.

Exemple de couleur :

Experts : fond rouge, chiffres blancs,  
Seniors 1 et Open : fond bleu, chiffres blancs,  
Seniors 2 : fond vert, chiffres blancs,  
Seniors 3 : fond jaune, chiffres noirs.

### **5015 - ZONES "NON STOP"**

C'est en fonction des réussites ou des échecs de franchissement de ces passages que sont effectués les classements.

Afin de canaliser le public et d'assurer la régularité du franchissement, les zones doivent être entièrement délimitées.

Les zones "non stop" sont des passages choisis en raison de leurs difficultés naturelles de franchissement et où les qualités d'équilibre et de pilotage sont mises en évidence.

Les organisateurs ont intérêt à tracer des zones de 20 à 30 mètres de longueur avec des entrées et des sorties bien dégagées afin de faciliter le travail de jugement des Commissaires.

Le tracé d'une zone ne doit pas se recouper.

Les zones ne peuvent être franchies que par un seul concurrent à la fois, qui ne peut s'y engager qu'après avoir reçu le signal d'accord du Commissaire contrôleur.

Les entraînements sur le parcours et sur les zones non stop sont interdits sous peine d'exclusion.

Chaque concurrent est considéré comme entré ou sorti de la zone dès que l'axe de la première roue de la machine a dépassé les panneaux indiquant le début ou la fin de la section.

Les zones doivent être tentées dans l'ordre numérique prévu par l'organisateur ; il est interdit de franchir après coup une zone qui aurait été oubliée ou manquée.

En cas de gêne constatée par les contrôleurs, le pilote doit recommencer toute la zone, les points acquis sont décomptés comme suit :

1ère partie : partie de la zone entre l'entrée de zone et la gêne constatée.

- a) Pénalités du 2ème passage supérieures à pénalités du 1er passage = pénalités du 1er passage
- b) Pénalités du 2ème passage inférieures à pénalités du 1er passage = pénalités du 2ème passage

2ème partie : partie de la zone que le pilote n'avait pas pu atteindre au 1er passage.

Note finale : addition des points des 1ère et 2ème parties.

## **5016 - DELIMITATIONS DES ZONES NON STOP**

### **1) GENERALITES**

Les zones non stop sont délimitées autant que possible par des obstacles naturels ou la topographie du terrain. Les zones non stop doivent être signalées par deux panneaux placés au début (avec le numéro de la zone) et à la fin de chaque section.

La largeur peut être réduite par des flèches placées pointe à pointe pour former des portes, laissant une ouverture minimum de 1,20 m pour les solos

La matérialisation du tracé entre deux portes successives peut être indiquée par un ruban résistant et bien visible, solidement attaché aux obstacles naturels ou à des piquets solidement enfoncés dans le sol.

Le ruban doit être placé au moins à 10 cm, au plus à 30 cm, du sol et en dehors de l'alignement des flèches (il ne doit pas être attaché à celles-ci).

Les piquets doivent être placés suffisamment près les uns des autres pour éviter tout déplacement du ruban.

C'est l'axe de la roue avant qui détermine le franchissement de l'entrée et de la sortie de zone.

Il est recommandé d'utiliser pour les flèches de signalisation les couleurs attribuées à chaque catégorie (voir art. 5014-3)

### **2) SIDE-CARS**

Les zones pour les side-cars doivent avoir une largeur minimale de 2 m. Les organisateurs doivent tracer des zones qui permettent aux concurrents d'enrouler leurs mouvements et d'éviter de progresser par à-coups ou bonds successifs.

### **3) QUADS**

Les zones pour les quads doivent avoir une largeur minimale de 2 m. Les organisateurs doivent tracer des zones qui permettent aux concurrents d'enrouler leurs mouvements et d'éviter de progresser par à-coups ou bonds successifs.

C'est l'axe des roues avant de la machine qui détermine le franchissement de l'entrée et de la sortie de zone.

### **4) ZONE A SECTIONS**

Dans le cas de zones fractionnées, le nombre de sections doit être indiqué sur un panneau précisant : "ici, zone à X sections".

Le début et la fin de chaque section devront bien être précisés par un panneau portant le numéro de la section et un panneau "fin".

Les zones à section peuvent comprendre des espaces neutres intermédiaires qui devront avoir une longueur comprise entre 4 et 20 mètres.

Une section séparée de plus de 20 mètres de la précédente ou de la suivante est considérée comme une zone non stop à part entière.

La largeur de l'espace neutre ne peut être inférieure à la sortie de la section précédente, ni à la largeur de l'entrée de la section suivante.

Les concurrents peuvent s'arrêter quelques instants dans une zone neutre, mais sous peine d'échec enregistré dans la section suivante, ils ne peuvent :

- s'attarder dans cette zone,
- y laisser leur machine,
- y effectuer une boucle,
- franchir les limites latérales si elles sont déterminées.

## **5017 - CARTE DE POINTAGE**

Pour permettre d'établir des classements, des cartes individuelles de contrôle sont remises aux concurrents au point de départ. Ces cartes doivent être en matière indéchirable et résistant aux intempéries. Elles doivent être munies d'un système de fixation (collier de ficelle par exemple).

Le pilote doit présenter cette carte aux contrôleurs dans chaque zone non stop et la rendre à la fin de chaque tour.

La perte de cette carte entraîne la mise hors-course.

Une erreur de poinçonnage s'annule par une deuxième perforation dans la case erronée et par une nouvelle perforation de la pénalisation réelle.

## **5018 - PENALISATIONS POUR FAUTES COMMISES AU COURS DU FRANCHISSEMENT DES ZONES NON STOP**

Lors de l'attribution des pénalités, le bénéfice du doute est toujours en faveur du concurrent :

- |                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| - Réussite                        | = 0 point  |
| - Un pied à terre                 | = 1 point  |
| - Deux pieds à terre ou 2 appuis  | = 2 points |
| - Trois pieds ou 3 appuis et plus | = 3 points |
| - Echec                           | = 5 points |

Il n'est tenu compte que de la plus forte pénalité encourue par chaque pilote dans chaque section.

## **5019 - DEFINITION DES FAUTES**

### **1) PIED A TERRE OU APPUI**

Est considéré comme pied à terre ou appui le fait qu'une partie du corps du pilote ou qu'une partie de la moto autre que pneus, repose-pieds, bloc et protection moteur, touche le sol ou prenne appui sur un obstacle.

N.B. Toucher un piquet n'est pas considéré comme une faute.

### **2) ECHEC**

#### **2.1 motos solos**

- recul de la moto avec ou sans pied a terre,
- chute,
- guidon touchant le sol,
- avoir les deux pieds du même côté de la machine,

- arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote,
- aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- enlever, renverser ou briser un piquet ou une signalisation avant que l'axe de la roue avant n'ait franchi la fin de section,
- traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
- franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
- passer du mauvais côté d'une marque de délimitation,  
Toutefois, le fait de passer la roue avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone,
- passer en sens inverse dans les portes formées par les flèches d'une autre catégorie,
- assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote
- rester plus de 1'30" dans une zone,
- effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
- entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- refuser de franchir une zone.

### **NE SONT PAS CONSIDERES COMME FAUTE**

- Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre.
- Toucher un piquet n'est pas considéré comme une faute s'il ne tombe pas.
- Rouler sur ruban n'est pas considéré comme une faute.

#### **2.2 side-cars**

- le moteur s'arrête,
- le passager met pied à terre ou prend appui sur un obstacle,
- le pilote ou le passager descend de la machine,
- franchissement des limites de la zone par une roue, même si elle n'est pas en contact avec le sol.
- la machine n'avance plus avec ou sans appui (sur place, arrêt de progression de la machine)

#### **2.3 quads**

- le moteur s'arrête,
- le pilote descend de la machine,
- franchissement des limites de la zone par une roue, même si elle n'est pas en contact avec le sol.
- la machine n'avance plus avec ou sans appui (sur place, arrêt de progression de la machine)

### **TOUT CONSTAT D'ECHEC SERA SIGNALÉ INSTANTANÉMENT PAR UN COUP DE SIFFLET**

#### **5020 - PENALITES HORAIRES**

Retard au départ ou à l'arrivée : 1 point par minute.

En cas de retard au départ, un nouvel horaire, ne modifiant pas le temps de course est donné au pilote.

Plus de 20 minutes de retard au départ ou à l'arrivée : disqualification

Le temps maximum imparti est contrôlé à la minute.

#### **5021 - SANCTIONS**

- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en ait donné l'ordre : 5 points supplémentaires (dès le 1er tour).
- Toute infraction au Code de la Route sera sanctionnée par le Jury de l'épreuve en fonction de la gravité de la faute commise.
- Incorrection envers un Commissaire par le pilote ou le suiveur : 20 points (après délibération du Jury).

- Un carton jaune brandit par un Commissaire indique au pilote qu'un rapport sera fait au Directeur de course suite à une incorrection ou une conduite incongrue.
- Au cours de la reconnaissance d'une zone, les seules modifications acceptées sont celles autorisées un autre concurrent sera sanctionné par une pénalité de 5 points.
- Non présentation à une zone : 10 points,
- Erreur de parcours constatée ou zone non : 20 points,
- Changement de machine ou absence de marques d'identification : disqualification.

## **5022 - CLASSEMENTS**

Les organisateurs doivent établir un classement, toutes cylindrées confondues, et pour chacune des catégories prévues au règlement particulier.

Il peut être établi un classement toutes catégories à condition que les concurrents aient effectué les mêmes zones et le même nombre de tours.

Les pilotes étrangers doivent être classés dans une catégorie similaire à celle dont ils font partie dans leur pays d'origine.

Le classement s'établit par addition des points de pénalisation obtenus par application de l'article 5017, des points de pénalités horaires et des points dus à des sanctions, le concurrent classé premier étant celui qui totalise le plus petit nombre de points.

Pour figurer au classement, le pilote doit s'être présenté au 4/5 du nombre total de zones non-stop ; en outre, il doit avoir effectué la totalité du nombre de tours par ses propres moyens.

## **5023 - RECOMPENSES**

La liste des récompenses offertes aux trois premiers de chaque catégorie doit figurer au règlement particulier.

## **5024 - DEPARTAGE DES EX-AEQUOS**

En vue du départage des concurrents terminant avec le même nombre de points, il est tenu compte du plus grand nombre de zéro, puis de un, puis de deux. En cas de maintien des ex-aequos, le pilote ayant réalisé le meilleur dernier tour sera classé en premier. Si l'égalité subsiste, les concurrents sont classés à la même place.

## **5025 - RECLAMATION**

### **1) RECLAMATION**

Les réclamations sont individuelles et doivent être adressées par écrit au Directeur de course ou aux Commissaires sportifs conformément au Code de la Fédération Internationale de Motocyclisme dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats par le Directeur de course.

Chaque réclamation ne doit se référer qu'à un seul sujet et doit être accompagnée d'un droit dont le montant est fixé annuellement par la Fédération Française de Motocyclisme.

En cas de démontage de moteur, une caution supplémentaire est exigée.

### **2) DROIT D'APPEL**

Le montant du droit d'appel est fixé par la Fédération Française de Motocyclisme.

Tout participant a le droit de faire appel auprès de la F.F.M. des pénalités prononcées ou des décisions prises par les Commissaires sportifs de l'épreuve.

## **5026 - MODIFICATIONS DU REGLEMENT PARTICULIER**

Aucune modification ne peut être apportée au règlement particulier après l'approbation par la Fédération Française de Motocyclisme et après la date d'ouverture des engagements.

Toutefois, dans des cas exceptionnels, le Jury peut permettre une modification pour autant qu'elle soit portée à la connaissance de toutes les parties concernées.

Aucune modification ne peut être décidée en cours d'épreuve autre qu'une neutralisation du parcours pour raison de force majeure.

## **5027 - APPLICATION DU REGLEMENT**

Aucune publicité n'est autorisée sur les résultats obtenus par des concurrents qui ne figurent pas au classement officiel.

En s'engageant, les pilotes déclarent qu'ils connaissent le présent règlement et qu'ils prennent l'engagement de s'y conformer, ainsi qu'à toutes les décisions de la Fédération Française de Motocyclisme.

Tous les points non visés dans ce règlement seront tranchés d'après le Code sportif de la Fédération Internationale de Motocyclisme et ses annexes et le règlement national des manifestations sportives de la Fédération Française de Motocyclisme.

## **5028 - ASSURANCES**

### **1) ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE**

Le décret 58-1430 du 23/12/1958 impose aux organisateurs de souscrire une assurance responsabilité civile. Les autorisations préfectorale et fédérale ne sont données que sur présentation d'une attestation ou du contrat d'assurance souscrit auprès d'une compagnie agréée.

Risques garantis :

Le contrat a pour objet de garantir en cas d'incendie, d'accidents ou d'explosions survenus au cours de la manifestation sportive désignée ou des essais prévus au règlement particulier.

- 1) Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'organisateur ou aux concurrents envers les agents de l'état ou toute autre collectivité publique participant au service d'ordre.
- 2) Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'état, aux départements, aux communes pour tous dommages causés par les fonctionnaires, agents ou militaires ou leur matériel, mis à la disposition de l'organisateur pour la manifestation sportive désignée.

Les organisateurs doivent également souscrire des garanties annexes couvrant certains risques :

RISQUE A : personnel et matériels des Services publics,

RISQUE C : responsabilité civile de l'organisateur à l'égard des concurrents (dommages matériels et corporels)

RISQUE D : responsabilité civile des concurrents entre eux (dommages corporels seulement).

## **2) ASSURANCES INDIVIDUELLES**

Les licenciés de la Fédération Française de Motocyclisme possèdent tous une assurance individuelle accident. Il en est de même pour les licenciés de beaucoup de Fédérations étrangères.

La Fédération Internationale de Motocyclisme tient l'organisateur pour responsable s'il a laissé partir un concurrent sans avoir la certitude qu'il était assuré et que son contrat était valable.

## TITRE II

### TRIAL INDOOR

#### 5030 - REGLEMENTATION GENERALE

Les épreuves de Trial Indoor sont réglementées par cette annexe et les éventuelles modifications pouvant y être apportées chaque année.

Lors du dépôt du règlement particulier, une somme forfaitaire est à verser à la Fédération Française de Motocyclisme, toute épreuve de Trial Indoor étant considérée comme une épreuve à entrées payantes.

A l'exception de quelques mesures indiquées ci-dessus, toutes les règles sportives doivent être conformes aux clauses de la réglementation générale du Trial.

#### 5031 - CONCURRENTS

Les Trials indoor ne sont ouverts qu'aux licenciés à l'année de la Fédération Française de Motocyclisme ou de la Fédération Internationale de Motocyclisme.

Seuls les pilotes figurant sur la liste de notoriété Experts pourront participer aux Trials Indoors Internationaux. Pourront participer aux Trials Indoors Nationaux les pilotes français figurant sur les listes de notoriété Experts 1, Open, Seniors 1.

#### 5032 - ENGAGEMENTS

Si un droit d'engagement est demandé, il doit être remboursé à tout concurrent ayant participé à l'épreuve. Par contre, il ne sera pas rendu en cas de forfait non excusé.

Le nombre de concurrents doit être réduit à 12 maximum.

Un concurrent non dégagé d'un engagement antérieur par l'organisateur ou la Fédération Française de Motocyclisme ne pourra participer le même jour à une autre épreuve. Le cas échéant, des sanctions pour double engagement seront appliquées.

#### 5033 – PARC COUREURS

Cet espace doit être aménagé dans un lieu interdit au public. Chaque pilote ne pourra disposer dans cet espace que d'un maximum de 10 litres de carburants.

#### 5034 - PARCOURS

Il n'y a pas de parcours de liaison proprement dit, mais les zones doivent être séparées par un espace neutralisé.

Le parcours doit être tracé à l'intérieur d'une enceinte entourée de protections (hautes de 1, 20 m minimum) interdisant l'accès des zones aux spectateurs.

Les spectateurs ne pourront en aucun cas se trouver à moins de 3 m des zones d'évolution.

#### 5035 - ZONES NON STOP

Le nombre de zones ne doit pas dépasser 10 ; un descriptif précis des zones devra accompagner le règlement particulier.

Les zones avec passage humide doivent être situées en fin de parcours.

Les obstacles en mouvement ou en feu sont interdits.

Tous les éléments composant les divers obstacles doivent être fixés solidement au sol et doivent être solidaires les uns des autres.

Les sorties verticales ne doivent pas dépasser 1,2 m et l'aire de réception doit être totalement dégagée.

### **5036 - TEMPS DE COURSE**

1) Il ne peut pas en être tenu compte.

2) Le temps réalisé par chaque concurrent sera sanctionné de 1 point par minute.

Incident mécanique :

Pendant son passage, en cas de panne demandant un temps de réparation supérieure à une minute, le concurrent peut se rendre au parc d'assistance. Après réparation, il pourra reprendre le parcours là où il l'a quitté dans la mesure où le concurrent qui a pris sa suite aura terminé son tour.

S'il ne se représente pas dans les 15 minutes qui ont suivi son arrêt, il sera mis hors course pour le tour et sanctionné de 5 points par zone non franchie.

### **5037 - ESSAIS**

Une séance d'essai de 90 minutes peut être proposée aux concurrents qui ont la possibilité de ne pas y prendre part. Cette séance d'essais doit prendre fin au moins une heure avant le début de la compétition.

Un espace d'échauffement extérieur au bâtiment sera mis à disposition des pilotes. Cet espace devra être clôturée et inaccessible au public.

### **5038 - DEPART**

L'ordre des départs peut être tiré au sort. Les départs sont donnés à titre individuel ; un seul concurrent à la fois peut être admis sur le circuit, sauf pour les zones spécialement aménagées avec un tracé double. Le concurrent doit être prêt dès que le pilote qui le précède est admis en piste ; il doit attendre l'ordre de la direction de course avant de s'élancer.

### **5039 - PRIX**

La liste des prix en espèces ou autres récompenses doit figurer au règlement particulier.

### **5040 - PENALISATIONS POUR FAUTES COMMISES AU COURS DES FRANCHISSEMENTS DES ZONES NON STOP**

Lors de l'attribution des pénalités, le bénéfice du doute est toujours en faveur du concurrent :

- réussite.....	0 point
- un pied.....	1 point
- deux pieds.....	2 points
- trois pieds.....	3 points
- plus de 3 pieds.....	5 points
- Echec.....	5 points

### **TITRE III**

#### **SUPERTRIAL**

##### **5041 - REGLEMENTATION GENERALE DU SUPERTRIAL**

A l'exception de quelques mesures indiquées ci-dessous, toutes les règles sportives doivent être conformes aux clauses de la réglementation générale du Trial.

Capacité :

Une épreuve de Supertrial est de capacité internationale.

##### **5042 - CONCURRENTS**

Le nombre maximum est fixé à 60.

##### **5043 - ENGAGEMENTS**

L'organisateur est libre d'engager les concurrents de son choix.

##### **5044 - PARCOURS**

Il doit être réduit à 8 kms environ. Il est recommandé aux organisateurs de bien contrôler si le temps imparti pour la course est compatible avec le parcours choisi.

##### **5045 - ZONES NON STOP**

10 zones non stop par tour, réparties en un ou deux groupes facilement accessibles pour les spectateurs. Le niveau de difficulté de ces zones doit être relevé : important dénivelé pour permettre une bonne visibilité aux spectateurs et tracé dynamique.

##### **5046 - DEROULEMENT DE L'EPREUVE**

Le déroulement de l'épreuve s'établit comme suit :

- essais/prologue : un tour effectué le matin en 3 heures
- course : 3 tours effectués l'après-midi en 3 heures ; soit une heure pour chaque tour.

##### **1) PROLOGUE**

Le tour de reconnaissance sert à déterminer l'ordre des départs de la course dans chaque groupe ou catégorie :

- groupe A : Experts et pilotes étrangers classés au Championnat du Monde,
- groupe B : Open et autres pilotes étrangers,
- groupe C : Seniors 1

Dans chaque groupe, l'ordre des départs du prologue se fait par tirage au sort.

## **2) COURSE**

L'ordre des départs de la course sera déterminé à partir des points obtenus lors d'un essai à chaque zone. Cet ordre est inversement proportionnel aux performances réalisées.

Les concurrents du groupe C partiront les premiers, puis ceux du groupe B puis du groupe A.

### **5047 - PENALISATIONS HORAIRES**

Essais : 3 heures pour un tour. Tout concurrent dépassant le temps limite est mis hors course.

Course : 3 heures pour 3 tours, soit une heure par tour.

Une minute de retard ou d'avance au contrôle horaire équivaut à un point à ajouter au total du tour.

A chaque départ et arrivée d'un tour, le pilote doit se présenter au contrôle horaire et pointer à son heure idéale (tolérance : 1 minute).

A la fin du prologue et du tour final de la course, le pilote peut pointer en avance sans pénalités.

En course, le retard maximum admissible est de 10 minutes à chaque tour avant mise hors course. En cas de retard, le concurrent est censé être parti à son heure idéale qui a été fixée en début de course.

### **5048 - CONTROLES**

Des contrôles de passage peuvent être mis en place sur le parcours ; l'absence de pointage à un contrôle entraîne la mise hors course.

### **5049 - PRIMES D'ARRIVEE**

La liste des prix ou autres récompenses doit figurer au règlement particulier.

Les trois premiers du classement toutes catégories sont exclus du classement dans leur groupe respectif.

## TITRE IV

### REGLEMENT PARTICULIER

(exemple de règlement particulier pouvant bien sûr être plus précis)

Le Moto-Club..... (appellation exacte de l'association) organise le... (date) à..... (indiquer le lieu précis) une épreuve de Trial..... (capacité de l'inscription faite à la Fédération Française de Motocyclisme).

#### **Article 1 : CONCURRENTS**

Sont admis à participer les pilotes possédant une licence (indiquer le type).  
Les catégories admises sont (énumérer les diverses catégories retenues pour cette épreuve).

#### **Article 2 : PARCOURS**

Le circuit long de..... (kilométrage exact de l'inter-zone) comporte.... (nombre de zones par tour) et sera à parcourir..... (nombre de tours).

Le temps maximum imparti est de..... (temps de course total d'un pilote sans pénalités).

#### **Article 3 : ENGAGEMENTS**

Le montant du droit d'engagement est de.....€ chèque à établir à l'ordre de..... (afin de faciliter votre comptabilité).

Les engagements sont reçus jusqu'au..... (date limite). Au-delà ils (pourront ou seront) majorés de 50 %. Ils doivent être adressés à..... (une adresse complète avec si possible un numéro de téléphone et des heures d'appel).

#### **Article 4 : CONTROLE ADMINISTRATIF**

Tous les concurrents devront se présenter au contrôle administratif munis de leur licence de l'année, du permis de conduire et de la carte grise de leur machine (indiquer les heures d'ouverture du contrôle et le lieu).

(Eventuellement) : des licences à la journée seront délivrées sur place sur présentation d'un certificat médical d'aptitude au sport.

#### **Article 5 : CONTROLE TECHNIQUE**

Les machines devront être conformes aux prescriptions de l'Annexe E. L'immatriculation et la sécurité passive des machines seront contrôlées.

#### **Article 6 : DEPART**

Le départ sera donné à.... (lieu précis). Le premier départ sera donné à..... (indiquer l'heure).

#### **Article 7 : PENALITES**

Conformes au barème de l'Annexe E du règlement général des manifestations sportives de la Fédération Française de Motocyclisme.

**Article 8 : CLASSEMENT**

Un classement pour chaque catégorie sera établi ; le départage des ex-aequos se fera suivant le règlement de l'Annexe E.

**Article 9 : RECLAMATION**

Devra être déposée dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats, accompagnée de la caution de .... (voir barème).

**Article 10 : REMISE DES PRIX**

Elle aura lieu à..... (lieu précis, salle) à..... (heure).

**Article 11 : OFFICIELS DE L'EPREUVE**

Directeur de course :.....

Commissaires Sportifs :..... (il en faut 3)

Commissaires de Piste ou Commissaires de Trial OZT :..... (il en faut 4 au minimum)

**Article 12 : ASSURANCE**

Doit être conforme à la législation.

Les prescriptions du Règlement National et de l'Annexe "E" (titre I) sont obligatoires pour la présente épreuve.

## TITRE V

### TRIAL EN CIRCUIT FERME

Pour bénéficier de l'application du décret 88-294 du 28/03/1988, les parcours de Trial doivent être exclusivement tracés dans un lieu non-ouvert à la circulation publique.

La compétition ou l'entraînement doit être organisée par une association affiliée à la Fédération Française de Motocyclisme.

Les participants doivent être licenciés.

#### HOMOLOGATION DU PARCOURS

Il semble peu concevable de faire homologuer un parcours de Trial pour des compétitions (les zones non stop seraient toujours les mêmes, ce qui n'est pas recommandé).

L'homologation d'un terrain réservé à la pratique du Trial à l'entraînement doit être possible si le parcours est tracé dans un lieu non-ouvert à la circulation publique.

Cette homologation est faite par arrêté préfectoral sur avis de la Commission Départementale de la Sécurité Routière.

Le dossier de demande d'homologation doit être adressé au Préfet et doit comprendre notamment (cf art. 16 de l'arrêté du 17/02/1961) :

- le nom et l'adresse de l'association affiliée à la Fédération Française de Motocyclisme sollicitant l'homologation, la désignation et l'emplacement précis du terrain sur lequel est tracé le parcours.
- l'engagement que toutes les manifestations prévues sur ce terrain soient couvertes par une assurance responsabilité civile (cf art. 24 du même arrêté).
- une notice descriptive du terrain et des aménagements prévus.

#### NOTE

Vu le caractère particulier de la discipline, les nombreuses possibilités de tracer des zones d'entraînement sur un même terrain, l'aspect temporaire de ces zones, il convient d'avoir des contacts préliminaires avec les autorités administratives, la Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports, notamment pour définir les aménagements à prévoir.

Normes minimum déterminées par la Commission de Trial de la Fédération Française de Motocyclisme pour déclarer un terrain apte à la pratique du Trial à l'entraînement :

- présentation par le requérant d'un bail, d'un certificat de propriété ou d'une attestation d'usage autorisé concernant le terrain proposé,
- surface du terrain sur lequel est tracé le parcours : 1 hectare au moins,
- parc coureurs : 500 m<sup>2</sup> sol plat et stabilisé,
- un poste de secours avec réserve incendie,
- proximité immédiate, liaison radio ou téléphonique avec un médecin et un ambulancier,
- entraînements faits sans présence du public,
- engagement par le requérant d'une déclaration "d'entraînement à l'année" auprès de la Fédération Française de Motocyclisme,
- visite du terrain par un officiel de la Commission Fédérale de Trial qui établira un rapport d'aptitude à l'homologation.