

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL URBAIN 2012

La F.F.M. met en compétition le Championnat de France de Trial Urbain dans les catégories Experts, Seniors 1, Espoirs 1, Espoirs 2, Espoirs 3 et Féminines. Le titre de Vainqueur du Championnat de France de Trial Urbain 2012 sera décerné aux pilotes qui, dans chacune des catégories, totaliseront à l'issue de toutes les manches le plus grand nombre de points, par addition des points marqués par chaque pilote dans chacune des manches.

ART. 1 - CONCURRENTS

Sont admissibles au Championnat de France de Trial Urbain les pilotes des catégories Experts et Seniors 1, 5 pilotes au maximum pour chacune des catégories Espoirs 1, Espoirs 2, Espoirs 3 et Féminines.

- A tous les pilotes Experts inscrits sur la liste de notoriété et classés au Championnat de France de l'année en cours.
- Aux pilotes Seniors 1 figurant parmi les 10 premiers du classement du Championnat de France de l'année en cours à la date de l'organisation de la première épreuve, en complément de plateau.
- Aux pilotes Espoirs 1, Espoirs 2, Espoirs 3 et Féminines classés parmi les 5 premiers de chacune de ces catégories au classement du Championnat de France de l'année en cours à la date de l'organisation de la première épreuve.
- Chaque organisateur pourra inviter jusqu'à 10 pilotes afin de compléter le plateau.

Pour la catégorie Seniors 1, s'il y a des défections d'inscriptions parmi les 10 premiers qualifiés du fait de leur classement, les pilotes suivants pourront être retenus dans la mesure où ils auront fait acte de candidature dans les délais indiqués dans le présent règlement.

Pour les catégories Espoirs 1, Espoirs 2, Espoirs 3 et Féminines, s'il y a des défections d'inscriptions parmi les 5 premiers qualifiés du fait de leur classement, les pilotes suivants pourront être retenus dans la mesure où ils auront fait acte de candidature dans les délais indiqués dans le présent règlement.

La liste des pilotes admissibles au Championnat de France de Trial Urbain sera publiée à la suite de la dernière manche du Championnat de France précédant la première manche du Championnat.

Le Championnat de France de Trial Urbain est réservée aux pilotes titulaires d'une licence française compétition ou internationale.

Les pilotes de moins de 18 ans devront piloter une moto de moins de 125 cc.

NOTA :

En cas de défection des pilotes Experts, le plateau des Seniors 1 sera étendu de façon à ce que le plateau final des catégories Experts et Seniors 1 cumulées atteigne le nombre de pilotes égal à l'addition du nombre de pilotes Experts inscrits sur la liste de notoriété, plus 10 pilotes Seniors 1.

ART. 2 – FORMAT DE COURSE

Les manches du Championnat de France de Trial Urbain seront organisées au format « trial traditionnel ».

Chaque course devra se disputer en deux étapes : une première pour les pilotes Féminines, Espoirs 2, Espoirs 3 et Espoirs 1; puis un second départ pour les catégories Experts et Senior s1. Un minimum de 20 minutes devra être respecté entre les deux départs.

Il sera possible, pour les clubs organisateurs qui le souhaitent, de disputer ces épreuves en nocturne à condition de mettre en place des moyens d'éclairage adéquats et privilégiant la sécurité des pilotes.

ART. 3 - ZONES

Chaque épreuve se disputera sur un minimum de 6 zones et un maximum de 8 zones par tour.

L'épreuve se déroulera sur un total minimum de 24 zones et un maximum de 30 sauf cas de force majeure (intempéries, dégradation exagérée d'une zone etc.) où l'organisateur aura le loisir d'adapter le nombre de zones total aux conditions spécifiques.

Les zones pourront être de conception artificielle mais également naturelles dans la mesure où cela est possible sur le lieu de l'organisation, ceci restant à la discrétion des clubs organisateurs.

Les clubs organisateurs auront tout le loisir d'organiser une super-finale s'ils le souhaitent sans que celle-ci soit de nature à modifier le classement de l'épreuve dans chaque catégorie à l'issue des passages des 24 à 30 zones.

L'espace minimum de 0,80 mètre devra séparer les deux flèches formant une porte.

Six tracés à l'aide de 4 couleurs de flèche seront proposés aux pilotes :

- tracé EXPERTS : flèches rouges
- tracé SENIORS 1 : flèches bleues
- tracé ESPOIRS 1 : flèches bleues et vertes alternées d'une zone à l'autre
- tracé ESPOIRS 2 : flèches vertes
- tracé ESPOIRS 3 : flèches jaunes
- tracé FEMININS : flèches jaunes et vertes alternées d'une zone à l'autre

Pour les catégories EXPERTS et SENIORS 1, les obstacles devront être positionnés de sorte que les pilotes n'aient pas à descendre de ceux-ci durant le passage en zone. Le seul fait d'avoir une roue au sol sera sanctionné d'un échec. Si, pour des raisons de sécurité ou autre, l'organisateur devait laisser certains passages au sol, ces passages devront être signalés par une banderole, placée à au moins 10 cm du sol et au plus à 30 cm.

En cas de conditions météo défavorables, cette règle pourra être aménagée par l'organisation après décision du directeur de course.

Les organisateurs devront prévoir des systèmes de sécurité visant à limiter les risques de glisse lors des prises d'élan et de réception, ceci dès le montage des zones et même si les conditions météo envisagées sont favorables. A cet effet, afin de ne faire prendre aucun risque quant à la sécurité des pilotes et pour le bon déroulement de l'épreuve quelle que soit la météo, toutes les zones utilisant des matériaux glissants, comme le bois, devront être équipées systématiquement de matériaux donnant de l'adhérence aux motos et ce avant même le départ de l'épreuve.

Afin de permettre aux pilotes de voir les zones sans pour autant gêner les spectateurs, les organisateurs devront prévoir soit un double banderolage, soit un espace dédié aux pilotes dans chaque zone.

ART. 4 – CONTROLES ADMINISTRATIFS

4.1 Accueil administratif

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents régulièrement engagés doivent se présenter à l'accueil administratif munis de :

- La confirmation de leur engagement.
- Leur licence correspondante (NCA, NCB, TCC, TCM ou internationale) pour l'année en cours.
- Leur permis de conduire ou licence A1 pour les épreuves sur parcours de liaison.
- Leur CASM pour les épreuves en parcours fermé.
- La carte grise de la machine qu'ils doivent piloter pour les épreuves se déroulant sur routes ouvertes à la circulation ainsi que l'attestation d'assurance de la moto.

Nota : à partir du moment où elle a son propre certificat, une moto immatriculée à l'étranger peut être pilotée par un pilote français ou par un pilote étranger licencié en France, soit la moto est au nom du pilote, soit elle est au nom de "X".

L'accueil administratif sera ouvert la veille de la compétition de 15 h à 19 h et le jour même de 8 h 30 mn à 10 h 15 mn.

4.2 Engagements

Les bulletins d'engagements sont disponibles par téléchargement sur le site www.ffmoto.org.

Chaque pilote devra s'engager pour chacune des épreuves.

Si un pilote déclarait ne pas pouvoir participer à toutes les épreuves, il devra le faire avant la clôture des engagements afin de permettre à un pilote le suivant dans le classement du Championnat de France de prendre sa place afin que le quota pour le Championnat de France de Trial Urbain soit respecté.

Les engagements devront être envoyés à Philippe LE PIT (e-mail : philippe.le.pit@gmail.com – Tél. 06.82.43.65.01). A réception de l'engagement complet, Philippe LE PIT doit envoyer la confirmation au pilote sur laquelle figureront les numéros de téléphone des organisateurs où ils seront joignables la veille des épreuves. L'information du numéro de course n'est pas obligatoire sur la confirmation.

Le montant des droits d'engagements sera indiqué sur le site F.F.M. à partir du 1^{er} mars 2012. Les droits d'engagements sont payables uniquement par chèque à l'ordre de chaque club organisateur. Le montant des droits doit être joint au bulletin d'engagement.

Les engagements doivent être reçus au plus tard le 20 juin 2012 pour tous les pilotes souhaitant participer au Championnat de France de Trial Urbain. La liste des pilotes sera publiée sur le site F.F.M.

Si le trial ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne pourraient en être rendus responsables et les concurrents ne pourraient de ce fait réclamer aucune indemnité. Les organisateurs devront cependant prévenir tous les pilotes au moins 48 h avant la date prévue de l'épreuve.

ART. 5 – CONTROLE TECHNIQUE

Le contrôle technique est assuré par un Commissaire technique de la L.M.R. du lieu de l'organisation.

Les contrôleurs techniques apporteront un soin tout particulier aux réglementations relatives au bruit. Le contrôle technique se fera avant le départ. Les motocycles des pilotes doivent être présentés au contrôle technique.

Les pilotes et assistants doivent présenter au contrôle technique un casque en bon état d'un modèle homologué pour la pratique de la moto. Le port de bottes, d'un pantalon, d'un maillot avec manches longues et de gants est obligatoire

La protection individuelle « dorso-ventrale » est obligatoire pour les pilotes mineurs et fortement conseillée pour les majeurs. Elle sera présentée au contrôle technique et son utilisation pourra être vérifiée à tout moment de la course.

Les machines non présentées ne sont pas admises au départ. Les motocycles doivent avoir été réceptionnés par type ou à titre isolé dans le cadre de la législation.

Le cadre et le silencieux d'échappement seront marqués. Le numéro devra être marqué sur la touche de peinture.

Un contrôle du niveau sonore, inopiné ou en fin d'épreuve, pourra être décidé par le Jury.

5.1 Motocycles et équipements

L'organisateur doit s'assurer du passage de chaque concurrent à ce contrôle. En cas de non-conformité ou de détérioration de la moto pendant la course (silencieux, levier et protections, etc.), le pilote doit réparer pour entrer dans la zone suivante et informer le Directeur de course pour les pièces marquées.

Les motocycles admis dans les trials doivent répondre aux spécifications prévues à l'article 5.1 du règlement du Championnat de France.

5.2 Dossards

Chaque pilote portera un dossard fourni par le club organisateur.

5.3 Suiveurs

Chaque pilote pourra se faire assister par deux suiveurs maximum. Les communications entre le pilote et son suiveur seront autorisées. Le ou les suiveurs seront reconnaissables par un dossard remis par le club organisateur au départ de chaque épreuve. Ils devront rendre le dossard à l'issue de chaque épreuve. Ils ne pourront rentrer dans chaque zone qu'après accord du chef de zone et uniquement lorsque son pilote effectue la zone. Le port du casque, des gants et d'un maillot à manches longues est obligatoire.

5.4 Pilotes sans permis

Les jeunes pilotes non titulaires du permis de conduire de leur moto de trial sur la ou les épreuves non fermées à la circulation devront rouler en dehors des zones sur un scooter ou tout autre véhicule autorisé à la circulation pour lesquels il possèdent la capacité légale de les conduire.

Pour les pilotes Experts et Seniors 1 âgés de moins de 18 ans, se référer à l'article 4.3 du Championnat de France de Trial.

ART. 6 – HORAIRES ET ORDRE DES DEPARTS

6.1 Départs

Les départs seront donnés de minute en minute. L'heure du 1er départ sera précisée sur le règlement particulier par l'organisation de l'épreuve concernée.

Première manche du Championnat : les pilotes SENIORS 1 partiront en premier dans l'ordre inverse du classement de référence du Championnat de France de l'année en cours, puis les pilotes EXPERTS dans l'ordre inverse du classement de référence du Championnat de France.

Manches suivantes : le départ se fera dans l'ordre inverse aux classements provisoires du Championnat de France de Trial Urbain, les SENIORS 1 partant les premiers, puis les EXPERTS.

Les catégories de Jeune et Féminine partiront en ouverture du Championnat à l'heure convenue par l'organisateur.

6.2 Temps de course

Le temps total de course pour chaque pilote sera de 6 heures maximum.

ART. 7 – DEROULEMENT DE LA COURSE

7.1 Commissaires et pointage

Chaque zone devra avoir au moins un commissaire OZT qui sera nommé « chef de zone ».

Pour permettre d'établir les classements, des badges de pointage électroniques sont remis aux concurrents au point de départ. Ils devront être impérativement portés autour du cou avec le collier fourni.

Il incombe seuls aux concurrents de les présenter aux Commissaires.

Ils seront remis au départ de chaque manche. Si le concurrent perd son badge, il est disqualifié.

Les badges de pointage, ainsi que les feuilles de double pointage, doivent être remis à la personne en charge des classements. Il les conservera jusqu'à l'homologation des résultats.

7.2 Reconnaissance des zones

Les pilotes pourront reconnaître les zones à pied la veille de l'épreuve et le matin jusqu'au départ du premier pilote dans chaque zone. Au moment où le 1^{er} pilote sera sur le point d'entrer dans la zone pour la franchir, celle-ci sera évacuée et interdite à pied aux autres pilotes. Les pilotes pourront observer la zone et le passage des pilotes en dehors de celle-ci. Dans le cas d'un franchissement dans les 2 sens, les pilotes pourront reconnaître au 1er tour dans chaque sens.

En cas de super-finale, les pilotes qualifiés pourront reconnaître à nouveau la ou les zones sélectionnées par l'organisation si celles-ci étaient modifiées ou devaient être passées dans un autre sens.

7.3 Franchissement

Les zones doivent être tentées dans l'ordre prévu par le règlement. Il est interdit de franchir après coup une zone qui aurait été manquée ou oubliée. Les zones ne doivent être franchies que par un seul concurrent à la fois en moins d'une minute trente. Un pilote ne peut s'engager dans une zone qu'après avoir reçu le signal d'accord du commissaire.

Le déclenchement du chronomètre se fait au moment où le pilote franchit l'entrée de zone ; il est accompagné d'un bref coup de sifflet. Un coup de sifflet long sera donné à la fin du temps imparti. Chaque concurrent est considéré comme entré ou sorti dès que l'axe de la roue avant de la machine a dépassé le panneau indiquant le début ou la fin de la zone ou de la section.

A l'issue de la minute trente, tout pilote qui ne sera pas sorti de la zone disposera de 15 secondes supplémentaires pour la terminer. S'il use tout ou partie de ces 15 secondes, il sera sanctionné d'un point supplémentaire sur son total de points. Un coup de sifflet sera donné au bout d'une minute trente puis à une minute quarante cinq le commissaire sifflera deux fois.

Les pilotes de chaque catégorie doivent franchir exclusivement les portes formées par les flèches qui leur sont réservées.

Il est interdit de franchir dans un sens ou dans l'autre une porte formée par les flèches d'une autre catégorie

Le franchissement des limites d'une zone (les limites latérales) est effective dès qu'une roue passe du mauvais côté de la limite.

ART. 8 – DEFINITION DES FAUTES

Se référer à l'article 11 du règlement du Championnat de France sauf :

- Echec si on fait tomber une flèche de sa catégorie.
- **Le recul avec ou sans placement est autorisé**, sauf dans le cas de descente des obstacles en marche arrière. Le recul pied à terre.
- L'appui des pointes de pieds sur un obstacle en ayant les pieds sur les repose-pieds n'entraînera pas de pénalité.
- Caler ne sera pas sanctionné par un échec. Si le pilote démarre sa moto sans poser le pied à terre, il ne sera sanctionné d'aucune pénalité. Si le pilote pose un ou plusieurs pieds à terre lors du démarrage de sa moto, il ne sera sanctionné que du nombre de pieds posés et pourra poursuivre la zone.

ART. 9 – SANCTIONS ET INFRACTIONS

Se référer à l'article 13 du règlement du Championnat de France.

Toute infraction au Code de la Route sera sanctionnée d'un nombre de points variable en raison de la gravité de la faute commise suivant décision des Commissaires sportifs de l'épreuve.

Une absence non justifiée à la remise des prix d'un des trois premiers de chaque catégorie est passible d'un blâme.

Un comportement antisportif au cours de la remise des prix est passible d'un blâme.

ART. 10 – CALENDRIER

Le Championnat de France de Trial Urbain se déroulera sur un maximum de **5 épreuves aux dates qui paraîtront sur le site F.F.M. à partir du 1^{er} avril 2012.**

ART. 11 - CLASSEMENTS

11.1 de l'épreuve

Pour chaque épreuve un classement spécifique à chaque catégorie sera établi

Les ex-æquo seront départagés au plus grand nombre de zéros de 1, puis de 2 etc. puis en play-off sur une zone et ensuite au meilleurs temps de franchissement de cette zone de départage.

Selon sa position dans le classement à l'issue de chaque épreuve, un nombre de point sera attribué à chaque pilote et ce pour chaque catégorie :

1 ^{er} : 10 points.	6 ^{ème} : 5 points
2 ^{ème} : 9 points.	7 ^{ème} : 4 points.
3 ^{ème} : 8 points.	8 ^{ème} : 3 points.
4 ^{ème} : 7 points.	9 ^{ème} : 2 points.
5 ^{ème} : 6 points.	10 ^{ème} : 1 point.

11.2 du Championnat de France

Sera déclaré Vainqueur dans sa catégorie et pour chacune des catégories, le pilote totalisant le plus de points sur le cumul des points acquis à chaque épreuve.

En cas d'égalité parfaite entre les compétiteurs, ils seront départagés sur une zone choisie par l'organisateur de la dernière manche. En cas de nouvelle égalité de points à l'issue de la zone de départage, le pilote ayant été le plus rapide dans son franchissement sera déclaré vainqueur. En cas d'égalité de points et de temps dans cette zone de départage, sera déclaré vainqueur le pilote ayant remporté la dernière manche.

ART. 12 - RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif dans les 30 minutes qui suivent l'affichage des résultats.

Chaque réclamation doit se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de 75 €. De plus, en cas de démontage d'un moteur, une caution de 75 € doit être également versée.

Tout pilote mis en cause doit être entendu par le Jury.

Il est précisé, par ailleurs, qu'en cas d'incident impliquant plusieurs personnes, la réclamation et la caution doivent être rédigées et versées et déposées par chacune des personnes intéressées mais en aucun cas collectivement.

ART. 13 - JURY

La Commission Nationale de Trial désignera un Délégué et un Membre du Jury. Le Délégué sera le Président du Jury, à charge de la Ligue de désigner le Directeur de course et un Membre du Jury (titulaires du 2^{ème} degré). Une première réunion aura lieu 30 minutes avant le début de l'épreuve après les vérifications et une seconde à la fin de l'épreuve.

Les frais du délégué sont pris en charge à 50 % par l'organisateur et à 50 % par la F.F.M. ; ceux du Commissaire Technique et du Directeur de course à 100 % par le club.

ART. 14 – PRIMES AUX RESULTATS

Ces primes seront décidées ultérieurement et validées par la Commission.

Ces primes seront liées au résultat final de cette compétition. Toute prime de départ est proscrite.