

RÈGLEMENT 2023

CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

Table des matières

REGLES GENERALES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE	4
PREAMBULE	4
ARTICLE 1 – DEFINITION	4
ARTICLE 2 – CALENDRIER	4
ARTICLE 3 – CONCURRENTS	4
ARTICLE 4 – DEPARTS	4
ARTICLE 5 – ACCUEIL ADMINISTRATIF ET ENGAGEMENTS	5
5.1 – Accueil administratif	5
5.2 – Engagements.....	5
5.3 – Mesure spéciale d’engagement.....	6
ARTICLE 6 – CONTROLE TECHNIQUE	6
6.1 – Motocycles et équipements	6
6.2 – Numéros de course	7
6.3 – Assistants	8
6.4 – Mécaniciens	8
6.5 – Industrie	8
ARTICLE 7 – EPREUVES	8
ARTICLE 8 – PARCOURS	8
ARTICLE 9 – TEMPS IMPARTIS	9
ARTICLE 10 – MESURES EXCEPTIONNELLES	9
ARTICLE 11 – ZONES	9
11.1 – Visite	9
11.2 – Délimitation	10
11.3 – Tracé.....	10
11.4 – Accès	11
11.5 – Franchissement.....	11
ARTICLE 12 – DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE	12
12.1 – Pied à terre ou appui.....	12
12.2 – Echec	12
ARTICLE 13 – PENALISATIONS	12
13.1 – Dispositifs de pointage.....	12
13.2 – Barème de pénalisations.....	12
ARTICLE 14 – SANCTIONS	12
ARTICLE 15 – CLASSEMENTS DE L'EPREUVE.....	13
15.1 Départage des ex-æquo.....	13
ARTICLE 16 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT ET TROPHEE	14
ARTICLE 17 – RECLAMATIONS	14

ARTICLE 18 – JURY	14
ARTICLE 19 – OFFICIELS.....	14
CHAMPIONNAT DE FRANCE ADULTES	15
ARTICLE 1 – DEFINITION DES CATEGORIES	15
1.1 – Élite	15
1.2 – TR 1	15
1.3 – TR 2+	15
1.4 – TR 2	15
1.5 – Vétérans.....	15
1.6 – TR 3+	15
1.7 – Changement de catégorie.....	15
1.8 – Championnat de France des constructeurs	15
ARTICLE 2 – NUMEROS DE COURSE	16
ARTICLE 3 – DEPARTS	16
ARTICLE 4 – ORDRE DES DEPARTS.....	16
ARTICLE 5 – ZONES.....	16
5.1 – Tracé des zones.....	16
5.2 – Délimitation	17
CHAMPIONNAT DE FRANCE ELITE FEMININ ET TROPHEE DE FRANCE FEMININ	18
ARTICLE 1 – DEFINITION DES CATEGORIES	18
ARTICLE 2 – CONCURRENTES	18
ARTICLE 3 – NUMEROS DE COURSE	18
ARTICLE 4 – CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT.....	18
ARTICLE 5 – PARCOURS	19
ARTICLE 6 – DEPART	19
ARTICLE 7 – CLASSEMENT	19
ARTICLE 8 – CLASSEMENT FINAL	19
TROPHEE DE FRANCE JEUNES	20
ARTICLE 1 – DEFINITION DES CATEGORIES	20
ARTICLE 2 – PARCOURS.....	20
ARTICLE 3 – NUMEROS DE COURSE	21
ARTICLE 4 – DEPART	21
TABLEAU RECAPITULATIF POUR L'ORGANISATION EN 2023	22

REGLES GENERALES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

PREAMBULE

Aucune clause du règlement particulier de l'épreuve ne peut être contraire au présent règlement. Après l'ouverture des engagements, aucune modification ne doit être apportée au règlement particulier, sauf cas de force majeure et sur décision des Commissaires Sportifs. Le cas échéant, tous les concurrents doivent être informés du changement avant le départ.

ARTICLE 1 – DEFINITION

La F.F.M met en compétition le Championnat de France de Trial.

ARTICLE 2 – CALENDRIER

Le calendrier est disponible sur le site internet FFM : <https://ffm.ffmoto.org/calendrier> et sur le site : <https://www.trial-france.fr/>

ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Le Championnat de France est réservé aux coureurs de nationalité française ou étrangère titulaires d'une licence française compétition ou internationale délivrée par la FFM.

Le nombre de partants maximum en Championnat de France est de 130 pilotes.

Les pilotes âgés de plus de 15 ans souhaitant concourir sur une moto de plus de 125cc ne peuvent s'engager que dans les catégories adultes.

En l'application de l'article 6 du Règlement Intérieur de la FFM, le représentant des pilotes est désigné annuellement parmi les pilotes concourant dans l'un des championnats ou coupes de France de la discipline.

ARTICLE 4 – DEPARTS

4.1 – Le premier départ est donné à 8h30.

L'intervalle de départ entre les pilotes est de **1'30"** pour toutes les catégories.

4.2 – Dans chaque catégorie, les ordres de départ sont définis par tirage au sort.

4.3 – Les horaires de départ sont affichés à partir de 18h30 la veille de l'épreuve.

En aucun cas, ceux-ci ne peuvent être avancés.

ARTICLE 5 – ACCUEIL ADMINISTRATIF ET ENGAGEMENTS

L'accueil administratif et technique est ouvert la veille de la course de **13h00 à 16h30 (selon le tableau ci-dessous)** et le matin de la course de **8h00 à 8h30**.

13 h 00	Élite
13 h 15	TR 1
13 h 30	TR 2+ et Espoirs 1
14 h 00	TR 2 et Espoirs 2
14 h 30	Féminines, Espoirs 3 et 4
14 h 45	Vétérans
15 h 00	TR 3+

5.1 – Accueil administratif

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

- Pour les concurrents, leur licence correspondante (**NTR, NCO ou internationale délivrée par la FFM**) pour l'année en cours,
- Pour les suiveurs (LAP, LES, NTR, NCO, internationale délivrée par la FFM, NET, **ETR**),

Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation sont acceptés. Ils sont classés à l'épreuve, mais ne marque en aucun cas de points au classement du Championnat de France.

Un pilote régulièrement engagé qui, en cas de circonstances exceptionnelles indépendantes de sa volonté, ne peut se présenter aux horaires indiqués dans la réglementation, doit prévenir le responsable des engagements avant 16h30 mn, la veille de la manifestation.

5.2 – Engagements

Les pilotes s'engagent directement auprès des moto-clubs organisateurs à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les engagements sont ouverts à partir du **5 janvier**. Les pilotes peuvent s'engager via engage-sports jusqu'au **vendredi 15 h, veille de l'épreuve**. Passé ce délai, les pilotes doivent s'engager sur place, directement auprès de Philippe LE PIT, avec un droit d'engagement majoré de 10 euros.

Le droit d'engagement est fixé à **70 euros** ou **90 euros** si le pilote a un assistant, **ou 110 euros si le pilote a un assistant et un mécanicien sur le parcours**. Le paiement du droit d'engagement se fait uniquement par carte bancaire.

En cas de paiement revenu impayé, un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai d'une semaine à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement par carte bancaire (via le site Internet), avec majoration du droit d'engagement correspondant au montant des frais bancaires, soit 12 euros, liés à cet impayé.

En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est automatiquement désengagé de l'épreuve, ainsi que des épreuves suivantes.

En cas de désistement, le pilote est remboursé de la totalité du droit d'engagement, déduction faite de 10 euros de frais administratif, s'il prévient avant la date de clôture des engagements par courriel à l'adresse suivante : trial@ffmoto.com, accompagné d'un justificatif.

Toute absence ou forfait d'un pilote le jour de la course ne donne lieu à aucun remboursement.

Lorsqu'une épreuve se déroule sur deux jours de compétition, le pilote peut s'engager sur l'une ou l'autre indépendamment.

En cas de refus d'engagement, le pilote en est informé dans les plus brefs délais et au plus tard 24 heures avant la date de l'épreuve.

Si le trial ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne pourraient en être rendu responsables et les concurrents ne pourraient de ce fait réclamer une indemnité. Mais, dans ce cas, les droits d'engagement sont remboursés.

Les numéros de course sont attribués par Philippe LE PIT.

5.3 – Mesure spéciale d'engagement

Les pilotes détenteurs d'un permis de conduire, qui ne leur permet pas d'utiliser la moto avec laquelle ils désirent effectuer le franchissement des zones, doivent inscrire un assistant détenteur du permis de conduire moto et présenter au contrôle technique deux machines, dont une avec laquelle ils ont le droit de circuler réglementairement.

La moto de remplacement doit être de type tout terrain.

Tout pilote pris à conduire la moto de franchissement en dehors des zones est immédiatement disqualifié de la course.

En cas de défaillance technique de la moto de franchissement, il est interdit au pilote de franchir les zones avec la moto de liaison.

ARTICLE 6 – CONTROLE TECHNIQUE

Il est ouvert la veille de la course de **13h00 à 16h30** à la suite du contrôle administratif et le dimanche matin de **8h00 à 8h30**.

Les motocycles et les casques des pilotes et assistants doivent être présentés au jour et à l'heure fixés dans le règlement particulier pour les opérations de vérification.

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.

A 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. La moto est soit au nom du pilote, soit au nom de "X".

Le pilote doit présenter une machine en bon état. Le moteur doit pouvoir rester au régime maximum durant 3 secondes lors du contrôle.

6.1 – Motocycles et équipements

Le contrôle technique est assuré par un Commissaire technique de la F.F.M, La L.M.R. du lieu d'organisation doit désigner en complément un autre Commissaire Technique.

Les pilotes et assistants doivent présenter 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. De plus, le pilote et son assistant doivent obligatoirement porter une protection dorsale à la norme EN 1621-1, 2 ou 3. Elle est présentée au contrôle technique et son utilisation peut être vérifiée à tout moment de la course. Le port d'une protection pectorale est fortement recommandé.

Le cadre est plombé pour la saison.

Le silencieux d'échappement est marqué.

Le numéro est marqué sur la touche de peinture.

Les pilotes présentant deux motos doivent désigner au commissaire technique la moto de franchissement afin qu'il la marque d'un signe distinctif.

Le Directeur de course doit s'assurer du passage de chaque concurrent à ce contrôle.

En cas de non-conformité ou de détérioration de la moto (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. Un contrôle du niveau sonore, inopiné ou en fin d'épreuve, peut être décidé par le Jury.

Dans le paddock, les motos doivent être installées sur un tapis de protection du sol (étanche en-dessous et absorbant au-dessus) lors de toutes interventions mécaniques et de ravitaillement en carburant sous peine de sanctions financières.

Ces protections doivent être remportées par les concurrents à la fin de l'épreuve.

Les motocycles admis, du pilote et de son assistant, dans les trials doivent répondre aux spécifications suivantes :

- Être conformes aux prescriptions des règlements techniques de la F.F.M. et à celles du Code de la Route sous la responsabilité du concurrent,
- Être équipés d'un coupe-circuit automatique apposé sur le guidon côté gauche et relié au poignet du pilote,
- Le Commissaire Technique doit vérifier la conformité du niveau sonore des machines, selon la méthode « 2 m/max » détaillée dans l'annuaire FFM, lequel ne doit pas dépasser :
 - 104 dB/A pour les machines de Trial à moteur 2T
 - 106 dB/A pour les machines de Trial à moteur 4T.
- Les garde-boue doivent être bordés, les poignées ou manettes doivent être bouléées. Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées.
- Le pignon de sortie de boîte doit obligatoirement être protégé par le carter d'origine.
- L'engrènement inférieur de la couronne arrière doit être protégé par une protection adaptée.
- Une protection doit être placée sur la surface de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les doigts.
- Une étiquette autocollante est apposée sur les casques. Elle est contrôlée à chaque épreuve et valable pour l'année.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection rembourrée recouvrant largement les fixations. Les guidons en matière composite sont interdits.
- La protection des disques de freins avant et arrière doit être conforme à l'origine.
- Les disques arrière pleins sont obligatoires.

Trois présentations maximums sont autorisées au contrôle technique avant le refus au départ.

Tout transport de carburant dans un réservoir additionnel installé sur la moto est interdit.

6.2 – Numéros de course

Les pilotes peuvent imprimer leurs numéros par leur soin au centre des faces avant et arrière de leur tenue. A défaut il leur est remis un dossard à la fin des contrôles.

La dimension des numéros doit être conforme à l'Annexe technique de la F.I.M :

Fond blanc de 25 cm sur 25 cm, dépourvu de toute publicité.

Hauteur des chiffres = 15 cm.

Largeur du chiffre = 6 cm.

Épaisseur du trait = 2 cm

Le port de ces identifications est obligatoire et doivent rester visibles pendant toute la durée de la course et de la reconnaissance.

Au terme de la course, le pilote et l'assistant doivent rendre simultanément le dispositif de pointage et le(s) dossard(s) au Directeur de course dès son arrivée.

6.3 – Assistants

Le pilote n'a le droit d'engager qu'un seul assistant uniquement pour des raisons de sécurité. Les pilotes désirant les services d'un assistant doivent l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (**carte grise, licence sportive, contrôle technique**). Les assistants portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.

6.4 – Mécaniciens

Les pilotes désirant les services d'un seul mécanicien sur le parcours doivent l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (**carte grise, licence sportive, contrôle technique**). Les mécaniciens portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote et ont interdiction de rentrer dans les zones.

Les pilotes, les assistants et les mécaniciens sur le parcours signent une feuille d'émargement. L'âge minimum pour ces deux fonctions est de 16 ans.

6.5 – Industrie

Un dossard est mis à disposition des partenaires du Championnat de France. Ils doivent s'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 5.1, 5.2 et 5.3 (carte grise, licence sportive, contrôle technique). Les partenaires industries portent obligatoirement un dossard fourni et ont interdiction de rentrer dans les zones et d'exécuter les tâches d'assistant ou de mécanicien.

Les pilotes, les assistants et les mécaniciens sur le parcours signeront une feuille d'émargement. L'âge minimum pour ces deux fonctions est de 16 ans.

ARTICLE 7 – EPREUVES

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser une épreuve du Championnat de France. Il convient d'en faire la demande avant le 1^{er} octobre de l'année précédente.

L'organisateur doit s'engager à respecter le cahier des charges de la F.F.M. **et de le renvoyer signé afin d'obtenir le visa fédéral.**

ARTICLE 8 – PARCOURS

8.1 – Le parcours doit éviter, autant que possible, les voies goudronnées.

Des contrôles de passage peuvent être placés sur l'itinéraire pour le respect du tracé du parcours. Dans le cas d'un fléchage spécifique, **les assistants, les mécaniciens et partenaires industrie** doivent obligatoirement emprunter cette partie du parcours.

8.2 – Le parcours d'une épreuve retenue pour le Championnat de France doit :

- Comporter 3 tours de 10 zones, sauf pour la catégorie TR 3+, 2 tours de 10 zones.
- Se dérouler sur une distance totale **maximum de** 45 kilomètres pour les parcours et 40 kilomètres **maximum** pour les terrains.

Les organisateurs qui ont deux épreuves sur le même week-end doivent avoir le même parcours et les mêmes zones sur les deux jours de course.

Tracé des zones : Les zones doivent comporter 4 tracés.

Les zones reconstituées avec des éléments naturels **ou artificiels** doivent être accessibles à toutes les catégories et non dangereuses.

8.3 – Signalisation

Après chaque zone, les deux premières flèches d'interzones doivent indiquer le numéro de la zone suivante.

Les concurrents doivent respecter strictement la réglementation du Code de la Route et la signalisation du parcours.

ARTICLE 9 – TEMPS IMPARTIS

		1 ^{er} tour	Temps global
Catégories Championnat	10 zones	3h00	6 h 15
Trophée TR 3+	10 zones	3h00	5 h 15

Dans les zones, une priorité est donnée aux pilotes effectuant leur 1^{er} tour.

Le temps de course peut être majoré par le Jury. La décision de prolongation doit être communiquée avant le départ de chaque tour.

ARTICLE 10 – MESURES EXCEPTIONNELLES

10.1 – Si le jour de l'épreuve, certaines parties de l'itinéraire ou certaines zones sont trop difficiles ou impraticables, le Directeur de Course peut les modifier ou les supprimer.

S'il est jugé nécessaire d'abandonner ou de modifier une section pour cause de force majeure avant que tous les coureurs ne l'aient franchie, aucune pénalisation n'est alors encourue pour cette section par aucun coureur. Le temps maximum autorisé pour la course n'est pas modifié.

10.2 – Toute modification ou dégradation de la zone doit être signalée par un panneau à l'entrée de celle-ci et au départ (les pilotes de la ou des catégorie(s) concernée(s) peuvent reconnaître la zone modifiée).

ARTICLE 11 – ZONES

11.1 – Visite

La visite des zones est organisée la veille de l'épreuve.

Le temps de cette visite est de 2 h 30 mn. Pour y accéder, il faut avoir satisfait aux contrôles administratif et technique et porter les signes distinctifs remis au cours de ces contrôles.

L'accès des zones est autorisé au pilote et à son assistant.

L'horaire de la visite des zones est affiché aux contrôles.

L'organisateur est tenu de mettre une personne par zone afin de la surveiller lors de la visite. Ces personnes doivent observer et noter les éventuelles interventions des pilotes et suiveurs sur le tracé de la zone et les signaler au directeur de course. Tout officiel de l'organisation qui constate également des interventions de toutes personnes lors de la visite doit les signaler au directeur de course.

Le port du casque et des gants n'est pas obligatoire dans la zone lors de la visite la veille de l'épreuve.

Pendant la compétition :

La visite des zones est autorisée le jour de la course.

L'assistant du pilote peut rentrer dans la zone uniquement quand le pilote qu'il accompagne est dans le corridor, sous les ordres du commissaire de zone.

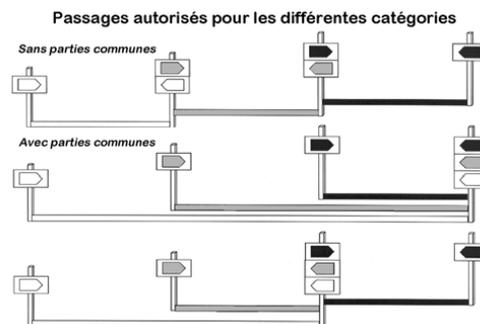
11.2 – Délimitation

Les zones sont délimitées autant que possible par des obstacles naturels. Cependant, la largeur peut être réduite par des flèches ou des piquets, laissant une ouverture minimum de 1,20 m.

Les flèches doivent être placées par paire de couleur identique pointe à pointe pour former des portes. Le nombre de portes est limité à 5 par couleur, sauf avis du Jury. **Si besoin, les portes peuvent être numérotées dans l'ordre de passage défini par le traceur.**

Les rubalises doivent principalement servir aux limites extérieures de la zone.

Schéma des différentes portes autorisées



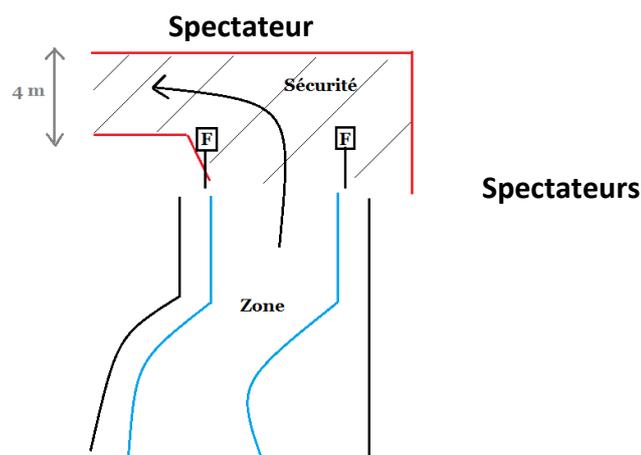
Les zones TR 2+ et TR 3+ sont indiquées à l'entrée de la zone par un panneau dont l'écriture est de la couleur correspondant à la catégorie.

Un corridor d'accès à la section est obligatoire. Il doit être aménagé solidement (0,60 m de large x 0,90 m de haut sur 3 m de long environ).

Le corridor fait partie de la zone et reste sous le contrôle du commissaire.

Pour des raisons de sécurité, à l'extérieur des limites des zones, un couloir peut être prévu par les organisateurs pour les officiels, la presse et les assistants.

Pour des raisons de sécurité, la sortie des zones peut être aménagée de la façon suivante :



11.3 – Tracé

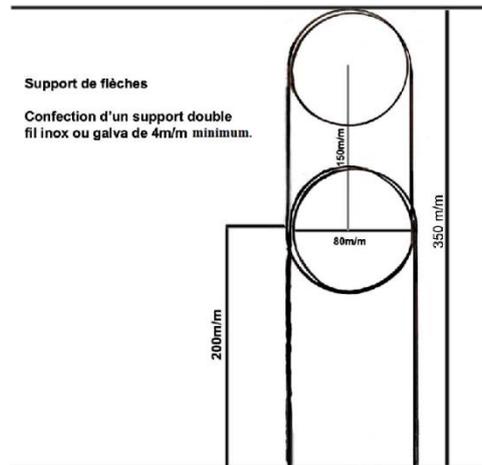
Les organisateurs ont intérêt à tracer **des zones de 20 à 30 mètres de longueur** avec des entrées et des sorties bien dégagées afin de faciliter le travail de jugement des commissaires.

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

La matérialisation des limites extérieures de la zone doit être indiquée au moyen d'un ruban placé au moins à 10 cm, au plus à 30 cm du sol.

Mesure exceptionnelle : les responsables des tracés se réservent le droit, si nécessaire, de délimiter des portions dans la zone à l'aide de rubalise fixée entre 5 et 10 cm du sol afin de contenir les pilotes dans la trajectoire.

Il est interdit de coller les flèches. **Elles doivent être fixées solidement** (exemple : collier, ruban adhésif, etc...) sur un support (exemple : piquet).



11.4 – Accès

L'accès à l'intérieur des zones n'est autorisé qu'aux commissaires, officiels de l'épreuve, assistants et concurrents à moto.

L'assistant ne peut pénétrer dans la zone que lorsque son pilote franchit celle-ci et après avoir demandé préalablement l'autorisation au Commissaire. Le port du casque, de gants et d'une protection dorsale est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote. Pour des raisons de sécurité, le port d'un sac à dos n'est pas autorisé à l'intérieur de la zone.

11.4.1 - Accès à la zone d'entraînement

La zone d'entraînement est accessible la veille de l'épreuve de 9h00 à 18h00 et de 8h00 à 18h00 le jour de l'épreuve.

11.5 – Franchissement

Lorsque le pilote est dans le corridor, il est aux ordres du commissaire.

Les zones doivent être tentées dans l'ordre numérique prévu par les organisateurs et il est interdit de franchir après coup une zone qui ait été manquée ou oubliée.

Les zones ne doivent 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.

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.

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 temps de franchissement maximum est fixé à 1mn30.

ARTICLE 12 – DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE

12.1 – Pied à terre ou appui

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

12.2 – Echec

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

Est également considéré comme échec, le dépassement du temps de franchissement.

ARTICLE 13 – PENALISATIONS

13.1 – Dispositifs de pointage

Pour permettre d'établir les classements, les systèmes de pointage électroniques sont remis au moment du départ effectif du pilote et doivent être présentés à la table de pointage/chronométrage à l'issue de chaque tour. Ils doivent être impérativement portés par le pilote.

Il incombe aux seuls concurrents de les présenter aux Commissaires.

Ils sont remis au départ. Si le concurrent perd le dispositif, il est disqualifié.

Les dispositifs de pointage doivent être remis à la personne en charge des classements qui les conserve jusqu'à l'homologation des résultats.

13.2 – Barème de pénalisations

Voir Article 2 des Règles Générales du Trial.

ARTICLE 14 – SANCTIONS

- | | |
|---|--------------------------|
| - Toute tentative de modification lors de la visite des zones et de la compétition par le pilote ou toute autre personne ayant un intérêt dans la performance de celui-ci | 10 points |
| - Tout pilote qui remet son système de pointage après son temps alloué après la visite | 10 points |
| - Retard au départ, à l'arrivée du premier tour ou à la fin de l'épreuve | 1 point par min |
| - Refus de l'assistant de sortir de la zone après que le commissaire en a donné l'ordre | 5 points supplémentaires |
| - Assistance dans le corridor (mécanique, maintien de la moto par l'assistant, ou le mécanicien, etc...) ou obstruction à l'entrée de celui-ci | 5 points supplémentaires |
| - Non restitution des dossards en même temps que le dispositif de pointage | 20 points |
| - Retard de plus de 20 minutes au départ, à la fin du 1 ^{er} tour et à l'arrivée | Disqualification |
| - Absence de tapis de protection du sol au cours de la séance de mécanique ou de ravitaillement en carburant | 50 € |
| - Pratique de la moto sans casque | 50 € |
| - Pratique d'un engin moteur après 20 h dans le parc coureur | 50 € |

- **Contestation** verbale du pilote ou de l'assistant avec les commissaires après que le pilote ait franchi la zone Carton jaune
- Absence injustifiée à la remise des prix 300 €
- Critique à voix haute ou mauvais comportement lors de la remise des prix Disqualification
- Oubli du système de pointage pour la visite des zones 10 points
- Erreur de parcours constatée au cours de la visite des zones ou de la compétition 10 points
- Zone non franchie dans l'ordre numérique 10 points
- Absence du port du coupe-circuit au poignet 5 points
- Aide extérieure par toute personne 5 points
- **Franchissement de la zone par un pilote portant un sac de transport (sac à dos ou sacoche banane) 5 points**
- **Assistant portant un sac à dos pendant le passage de son pilote (sacoche banane tolérée) 5 points**
- **Non-respect de l'ordre de passage au premier tour dans chaque zone en catégorie Élite 5 points supplémentaires**
- **Changement de dossard pilotes, assistants ou mécaniciens pendant la compétition Disqualification**

L'arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote n'est pas considéré comme un échec. Pour des raisons de sécurité, le pilote doit rendre ses signes distinctifs (dossards, etc...) 15 minutes au plus tard après le passage à sa dernière zone. Passé ce délai il est exclu.

Le fait pour un pilote de circuler entre les divers points de contrôles (zones ou arrivée) sans être avec sa moto, à la suite d'une casse mécanique ou une blessure, entrainera la disqualification du pilote concerné, ce dernier contrevenant au principe de l'unité compétiteur pilote/motocycle.

Dans les deux semaines précédant la course, les entraînements sont autorisés par l'organisateur exclusivement dans des lieux prévus à cet effet. Tout entraînement en dehors de ces lieux est interdit et entrainera l'exclusion du ou des pilotes.

ARTICLE 15 – CLASSEMENTS DE L'ÉPREUVE

Dans chaque catégorie, est déclaré vainqueur le pilote ayant marqué le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions). Le classement de l'épreuve est établi dans l'ordre croissant des points. Pour figurer au classement, le concurrent doit s'être présenté sur la totalité des zones.

15.1 Départage des ex-æquo

Voir Article 7 des Règles Générales du Trial.

ARTICLE 16 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT ET TROPHEE

Points comptant pour les Championnats :

1 ^{er}	20 pts	9 ^{ème}	7 pts
2 ^{ème}	17 pts	10 ^{ème}	6 pts
3 ^{ème}	15 pts	11 ^{ème}	5 pts
4 ^{ème}	13 pts	12 ^{ème}	4 pts
5 ^{ème}	11 pts	13 ^{ème}	3 pts
6 ^{ème}	10 pts	14 ^{ème}	2 pts
7 ^{ème}	9 pts	15 ^{ème}	1 pt
8 ^{ème}	8 pts		

La totalité des résultats est retenue pour le classement final des catégories.

En cas d'ex-aequo à la fin d'un Championnat, il est départagé à la majorité des meilleures places. Si l'ex-aequo subsiste, il est tranché dans l'ordre, par la meilleure place dans la dernière épreuve comptant pour le Championnat en question, ou dans la pénultième ou dans l'antépénultième, etc...

ARTICLE 17 – RECLAMATIONS

Les réclamations doivent être déposées conformément aux dispositions du Code Sportif dans la demi-heure qui suit l'affichage des résultats.

Chaque réclamation doit se référer à un seul sujet et être accompagnée d'un montant de **200 €**. 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 caution doit être versée par chacune des personnes intéressées mais en aucun cas collectivement.

ARTICLE 18 – JURY

La Commission Nationale de Trial désigne un Délégué et un Membre du Jury. Le Délégué est le Président du Jury, à charge de la Ligue de désigner le Directeur de course et un troisième Membre du Jury (titulaires du 2^{ème} degré).

Une première réunion a lieu la veille de l'épreuve après les vérifications et une seconde à la fin de l'épreuve.

ARTICLE 19 – OFFICIELS

Un forfait de 1.200 € est déduit du reversement des droits d'engagement afin de prendre en charge les frais des officiels.

CHAMPIONNAT DE FRANCE ADULTES

CLAUSES PARTICULIERES

Les règles sportives qui ne sont pas spécifiques à ce Championnat n'apparaissent pas dans les clauses particulières. Pour les trouver, il faut se reporter aux règles générales du Championnat de France Trial.

ARTICLE 1 – DEFINITION DES CATEGORIES

1.1 – Élite

- les pilotes ayant marqué des points au Championnat Élite ou TR 1 la saison précédente
- le Champion de France TR 1 de la saison précédente
- les pilotes sélectionnés par la Commission sur demande

1.2 – TR 1

- les pilotes ayant marqué des points au Championnat TR 1 ou TR 2+ la saison précédente
- les pilotes du Trophée Jeunes ayant choisi cette option
- le Champion TR 2 de la saison précédente
- les pilotes sélectionnés par la Commission sur demande

1.3 – TR 2+

- les pilotes ayant marqué des points au Championnat TR 2+ ou TR 2 la saison précédente
- les pilotes du Trophée Jeunes ayant choisi cette option
- les pilotes sélectionnés par la Commission sur demande

1.4 – TR 2

- les pilotes ayant marqué des points au Championnat TR 2 ou TR 3+ la saison précédente
- les pilotes du Trophée Jeunes ayant choisi cette option
- les pilotes sélectionnés par la Commission sur demande

1.5 – Vétérans

- les pilotes âgés d'au moins 40 ans dans l'année.

1.6 – TR 3+

- les pilotes d'un niveau inférieur au niveau TR 2 du Championnat de France.

1.7 – Changement de catégorie

Les changements de catégories sont définitifs dès l'homologation des résultats. Les demandes exceptionnelles de changement de catégorie doivent parvenir à la F.F.M. avant le **31 décembre**.

1.8 – Championnat de France des constructeurs

Un Classement Constructeurs est établi en fin d'année à la condition que chaque constructeur soit représenté a minima à chaque épreuve par un pilote Élite, TR 1, TR 2+ et TR 2.

Il est calculé par addition des points du barème individuel du meilleur pilote classé de la marque par catégorie Élite + TR 1 + **TR 2+ (Esp1)** + TR 2 (Esp2) à chaque épreuve du Championnat de France.

Seuls les concurrents figurant sur une des listes de notoriété participent au Championnat de France dans les catégories suivantes : Élite, TR 1, TR 2+.

Tous les TR 2, Vétérans, et Trophée TR 3+ peuvent être classés.

Toutes les catégories du championnat sont ouvertes aux motos E-Trial.

ARTICLE 2 – NUMEROS DE COURSE

Il est obligatoire d'imprimer les numéros dans la couleur correspondant à la catégorie :

Catégorie TR 2+ = premier chiffre Bleu RAL 5017 et second chiffre Vert RAL 6024

Catégorie TR 2 et Vétérans = Vert RAL 6024

Catégorie TR 3+ = Vert RAL 6024 et Jaune RAL 1021

Les assistants de ces pilotes peuvent porter le numéro noir de leur pilote aux dimensions prévus à l'article 6.2 du règlement général.

Les catégories Élite et TR 1 ont l'obligation d'avoir sur leur tenue leur numéro de course correspondant à la couleur de leur catégorie :

Catégorie Élite = Rouge RAL 3020

Catégorie TR 1 = Bleu RAL 5017

Les assistants de ces pilotes doivent porter le numéro noir de leur pilote aux dimensions prévus à l'article 6.2 du règlement général.

Le port de ces identifications est obligatoire et doivent rester visibles pendant toute la durée de la manifestation.

ARTICLE 3 – DEPARTS

Les départs sont donnés par catégorie dans l'ordre suivant : TR 3+, Vétérans, TR 2 hors liste, TR 2, TR 2+, TR 1, Élite.

ARTICLE 4 – ORDRE DES DEPARTS

Toutes les catégories sont soumises à un tirage au sort pour déterminer l'ordre de départ de la course.

L'organisateur met en place une animation autour du tirage au sort pour les catégories Élite, TR 1 et TR 2+.

En catégorie Élite, les pilotes ont l'obligation de respecter l'ordre de départ comme ordre de passage dans l'ensemble des zones du premier tour.

ARTICLE 5 – ZONES

5.1 – Tracé des zones

Les zones doivent comporter 4 tracés.

FORMAT DE COURSE

Élite	10 zones, tracé spécifique rouge
TR 1	10 zones, tracé spécifique bleu
TR 2+	Panaché de zones vertes et bleues
TR 2	10 zones, tracé spécifique vert
Vétérans	Panaché de zones vertes et jaunes
TR 3+	Panaché de zones vertes et jaunes

5.2 – Délimitation

Voir Article 1 des Règles Générales du Trial.

CHAMPIONNAT DE FRANCE ELITE FEMININ ET TROPHÉE DE FRANCE FEMININ

CLAUSES PARTICULIERES

Les règles sportives qui ne sont pas spécifiques à ce Championnat n'apparaissent pas dans les clauses particulières. Pour les trouver, il faut se reporter aux règles générales du Championnat de France Trial.

ARTICLE 1 – DEFINITION DES CATEGORIES

La F.F.M. met en compétition le Championnat de France Élite Féminin et le Trophée de France Féminin qui se disputent sur les mêmes épreuves que celles du Trophée de France Jeunes.

ARTICLE 2 – CONCURRENTES

Les deux catégories sont ouvertes exclusivement aux Féminines titulaires d'une licence française compétition ou licence internationale ainsi qu'aux pilotes féminines étrangères titulaires d'une licence annuelle F.F.M.

Les licences une manifestation sont acceptées, mais leurs détentrices ne marquent pas de points au classement du Championnat ou du Trophée.

ARTICLE 3 – NUMEROS DE COURSE

Il est obligatoire d'imprimer les numéros dans la couleur correspondant à la catégorie :

Championnat de France Elite Féminin : chiffre **Vert RAL 6024**

Catégorie Trophée Féminin 1 = **Jaune RAL 1021**

Catégorie Trophée Féminin 2 = **Noir RAL 9005**

Les pilotes du Championnat de France Elite Féminin ont l'obligation d'avoir sur leur tenue leur numéro de course correspondant à la couleur de leur catégorie.

Les assistants de ces pilotes doivent porter le numéro noir de leur pilote aux dimensions prévus à l'article 6.2 du règlement général.

ARTICLE 4 – CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

Les modalités de ce Championnat sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

CATEGORIE	TITRE DE CHAMPION	COULEUR DES FLECHES	ORDRE DES DEPARTS
Championnat de France Elite Féminin	Oui	Vertes	Avec les TR 2
Trophée Féminin 1	Non	Jaunes	Avec les Espoirs 3
Trophée Féminin 2	Non	Noires	Avec les Espoirs 4

ARTICLE 5 – PARCOURS

	Zones	Nombre de tours	1^{er} tour	Temps global
Championnat de France Elite Féminin	10 zones	3	3 h 00	6 h 15
Trophées Féminins 1 et 2	10 zones	2	3 h 00	5 h 15

Pour un bon départage des concurrents, dans chaque catégorie, il doit y avoir 1/3 des zones de difficulté supérieure, 1/3 des zones de difficulté moyenne et 1/3 des zones dites faciles.

ARTICLE 6 – DEPART

Toutes les catégories sont soumises à un tirage au sort pour déterminer l'ordre de départ de la course.

L'ordre des catégories est : Trophée puis Championnat de France en même temps que les TR 2.

ARTICLE 7 – CLASSEMENT

Le championnat Elite Féminin est intégré au classement Scratch Adultes TR 2

ARTICLE 8 – CLASSEMENT FINAL

Le championnat Elite Féminin est intégré au classement Scratch Adultes TR 2

TROPHEE DE FRANCE JEUNES

CLAUSES PARTICULIERES

Les règles sportives qui ne sont pas spécifiques à ce Trophée n'apparaissent pas dans les clauses particulières. Pour les trouver, il faut se reporter au règlement de base du Championnat Adultes.

ARTICLE 1 – DEFINITION DES CATEGORIES

Le Trophée de France Espoirs 1, Espoirs 2, Espoirs 3 et Espoirs 4 est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence à l'année, ainsi qu'aux pilotes étrangers titulaires d'une licence annuelle F.F.M.

Les licences à la journée sont acceptées mais leurs détenteurs ne sont pas retenus pour l'attribution des points du Trophée.

NIVEAU	AGE	TYPE LICENCE	TITRE DE CHAMPION	MACHINE	COULEUR FLECHES	ORDRE DEPARTS	NBRE TOURS
<i>Espoirs 4</i>	A partir de 7 ans jusqu'à 12 ans*	NJ	Non	80cc maximum jusqu'à 10 ans 125cc maximum à partir de 11 ans	Noires	1 ^{er}	2
<i>Espoirs 3</i>	A partir de 7 ans jusqu'à 14 ans*	NJ	Non	80cc maximum jusqu'à 10 ans 125cc maximum à partir de 11 ans	Jaunes	2 ^{ème}	2
<i>Espoirs 2</i>	A partir de 7 ans jusqu'à 17 ans*	NJ NCO NTR	Non	80cc maximum jusqu'à 10 ans 125cc maximum à partir de 11 ans	Vertes	3 ^{ème} avec les TR 2	3
<i>Espoirs 1</i>	A partir de 7 ans jusqu'à 17 ans*	NJ NCO NTR ou Inter	Non	80cc maximum jusqu'à 10 ans 125cc maximum à partir de 11 ans	Bleues ou vertes	4 ^{ème} avec les TR 2+	3

(*) au 1^{er} janvier de l'année du Championnat.

ARTICLE 2 – PARCOURS

Le Trophée de France Jeunes se déroule sur un terrain d'une longueur totale de 18 kilomètres maximum, **comportant 2 ou 3 tours de 10 zones** selon le tableau ci-dessous :

		Nombre de tours	1 ^{er} tour	Temps global
Espoirs 1 Espoirs 2	10 zones	3	3 h 00	6 h 15
Espoirs 3 Espoirs 4	10 zones	2	3 h 00	5 h 15

Pour un bon départage des concurrents, dans chaque catégorie, il doit y avoir 1/3 des zones de difficulté supérieure, 1/3 des zones de difficulté moyenne et 1/3 des zones dites faciles.

Après chaque zone, les deux premières flèches d'interzones doivent indiquer le numéro de la zone suivante.

ARTICLE 3 – NUMEROS DE COURSE

Il est obligatoire d'imprimer les numéros dans la couleur correspondant à la catégorie :

Catégorie ESP 4 = **Noir RAL 9005**

Catégorie ESP 3 = **Jaune RAL 1021**

Catégorie ESP 2 = **Vert RAL 6024**

Catégorie ESP 1 = premier chiffre **Bleu RAL 5017** et second chiffre **Vert RAL 6024**

Les assistants de ces pilotes peuvent porter le numéro noir de leur pilote aux dimensions prévus à l'article 6.2 du règlement général.

ARTICLE 4 – DEPART

Toutes les catégories sont soumises à un tirage au sort pour déterminer l'ordre de départ de la course.

L'ordre des catégories est : Espoirs 4, Espoirs 3, Espoirs 2 avec les « TR 2 », Espoirs 1 avec les « TR 2+ ».

TABLEAU RECAPITULATIF POUR L'ORGANISATION EN 2023

CATEGORIE	AGE	TYPE LICENCE	MACHINE	COULEUR FLECHES	ORDRE DEPARTS	NB TOURS	TEMPS IMPARTI
<i>Trophée TR 3+</i>	A partir de 7 ans*	NJ NCO NTR	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Vertes ou jaunes	1 ^{er}	2 tours	5h15
<i>Championnat Vétérans</i>	A partir de 40 ans**	NCO NTR	Libre	Vertes ou jaunes	2 ^{ème}	3 tours	6h15
<i>Trophée Espoir 4</i>	A partir de 7 ans* Jusqu'à 12 ans*	NJ	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans	Noires	3 ^{ème}	2 tours	5h15
<i>Trophée Féminin 2</i>	A partir de 7 ans*	NJ NCO NTR ou inter	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Noires	4 ^{ème}	2 tours	5h15
<i>Trophée Espoir 3</i>	A partir de 7 ans* Jusqu'à 14 ans*	NJ	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans	Jaunes	5 ^{ème}	2 tours	5h15
<i>Trophée Féminin 1</i>	A partir de 7 ans*	NJ NCO NTR ou inter	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Jaunes	6 ^{ème}	2 tours	5h15
<i>Championnat Elite Féminin</i>	A partir de 7 ans*	NJ NCO NTR ou inter	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Vertes	7 ^{ème}	3 tours	6h15
<i>Championnat TR 2</i>	A partir de 7 ans*	NJ NCO NTR	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Vertes	8 ^{ème}	3 tours	6h15
<i>Trophée Espoir 2</i>	A partir de 7 ans* Jusqu'à 17 ans*	NJ NCO NTR	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans	Vertes	9 ^{ème}	3 tours	6h15
<i>Championnat TR 2+</i>	A partir de 7 ans*	NJ NCO NTR ou inter	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Bleues ou vertes	10 ^{ème}	3 tours	6h15
<i>Trophée Espoir 1</i>	A partir de 7 ans* Jusqu'à 17 ans*	NJ NCO NTR ou inter	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans	Bleues ou vertes	11 ^{ème}	3 tours	6h15
<i>Championnat TR 1</i>	A partir de 11 ans*	NJ NCO NTR ou inter	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Bleues	12 ^{ème}	3 tours	6h15
<i>Championnat Elite</i>	A partir de 15 ans*	NJ NCO NTR	Libre à partir de 15 ans	Rouges	13 ^{ème}	3 tours	6h15

(*) au 1^{er} janvier de l'année du championnat

(**) pilotes âgés d'au moins 40 ans dans l'année