

DOSSIER CANDIDAT SPECIFIQUE TRIAL 1°

Vous avez manifesté le désir de devenir Directeur de Course ou Commissaire Sportif sur nos épreuves et nous vous remercions de l'intérêt que vous portez à notre sport.

Vous devrez suivre une formation pour obtenir une première partie appelée « PARTIE COMMUNE » et pour devenir Directeur de Course ou Commissaire Sportif vous devrez suivre une formation « SPECIFIQUE 1^{ER} DEGRE TRIAL » Ce spécifique 1° degré vous permettra de prendre une licence OFF et d'officier sur les épreuves hors Championnat de France, Coupe ou Trophée.

Pour préparer chacune de vos formations, le guide de préparation vous permettra de mieux connaître le sujet, la journée de formation vous aidant ensuite à compléter et préciser les connaissances acquises.

Ce document restera strictement personnel et ne sera ni commenté, mais vous sera d'une aide précieuse pour suivre la formation.

DOCUMENTS A ETUDIER :

Spécifique :

- Règles Techniques et de Sécurité (RTS) TRIAL

REGLES COMMUNES A LA DISCIPLINE

REGLEMENTATION FEDERALE

Les paragraphes et les articles cités dans la « PARTIE COMMUNE » concernant l'Organisateur, le Règlement Particulier, les pratiquants, les officiels et le Jury, s'appliquent dans la discipline « **TRIAL** »

DIRECTEUR DE COURSE :

(Voir *mémo joint* retraçant le rôle du Directeur de Course)

JURY :

(Voir *mémo joint* retraçant le rôle du Jury)

DOCUMENTS A ETUDIER :

Spécifique : Règles Techniques et de Sécurité (RTS) TRIAL.

ARTICLE 3 : PREVENTION

a) Protection Incendie

L'organisateur doit prévoir un extincteur sur toutes les zones.

b) Protection Environnement

Pour protéger le sol, les pilotes doivent installer un tapis étanche et absorbant conforme aux normes FIM sous leur machine pour tout ravitaillement en carburant ou toute séance de mécanique.

ARTICLE 4 : ENCADREMENT DES MANIFESTATIONS

Pour fonctionner, une manifestation doit obligatoirement être encadrée par des personnes diplômées par la fédération délégataire (FFM) ou par une fédération agréée ayant une convention avec celle-ci, pour les fonctions suivantes :

- 1 Directeur de Course,
- Des Commissaires de zones, en nombre suffisant selon l'importance de la manifestation et de sa durée, qui 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,
- Des Commissaires Technique en nombre suffisant.

- Quels sont les moyens médicaux obligatoires lors d'un Trial ?

ARTICLE 5 : MEDICALISATION DES MANIFESTATIONS

En raison de la **faible accidentalité** de la discipline Trial, celle-ci n'a pas, contrairement aux autres disciplines sportives hors moto-ball, l'obligation de prévoir

un dispositif médical spécifique pour les épreuves, toutefois, les secours, ambulances, pompiers, médecin, doivent pouvoir se rendre sur le terrain dans un délai raisonnable.

- **Âges, permis, cylindrées et terrain ?**

ARTICLE 7 : AGES, PERMIS, CYLINDREES ET TERRAINS

AGE	CYLINDREE	CARACTÉRISTIQUES DU PARCOURS
A partir de 7 ans jusqu'à 10 ans	jusqu'à 80cc maximum sur circuit fermé	Circuit fermé de 12 km maximum 12 zones maximum
A partir de 11 ans jusqu'à 13 ans	jusqu'à 125cc maximum sur circuit fermé	15 zones maximum 3 tours maximum
A partir de 14 ans	jusqu'à 125cc maximum sur circuit fermé Permis de conduire correspondant à la cylindrée de la machine sur voies ouvertes à la circulation publique	
A partir de 15 ans	Cylindrée libre sur circuit fermé 50cc maximum avec permis correspondant sur voies ouvertes à la circulation publique	20 zones maximum 4 tours maximum
A partir de 16 ans	Cylindrée libre sur circuit fermé 125cc maximum avec permis correspondant sur voies ouvertes à la circulation publique	
A partir de 18 ans	Cylindrée libre sur circuit fermé Cylindrée libre avec permis correspondant sur voies ouvertes à la circulation publique	

- **Éléments d'équipement des concurrents ?**

ARTICLE 8 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

Les pilotes et assistants doivent obligatoirement être équipés de :

- Un casque muni d'un système de fixation par jugulaire, de moins de 5 ans, en bon état et répondant aux normes internationales reconnues par la FIM,
- Un pantalon de cuir ou en tissu renforcé,
- Des bottes,
- Un maillot à manches longues,
- Gants,
- Le port d'une protection dorsale est recommandé.

- **Zones ?**

ARTICLE 9 : ZONES

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 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.

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

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

Les pilotes sont considérés comme entré ou sorti de la zone dès que l'axe de la roue avant 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.

- Délimitations des zones ? (Art. 10)

ARTICLE 10 : DELIMITATIONS DES ZONES

a) Généralités

Les zones sont délimitées autant que possible par des obstacles naturels ou la topographie du terrain. Les zones 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.

Il est recommandé d'utiliser pour la signalisation les couleurs attribuées à chaque catégorie.

b) 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 pilotes d'enrouler leurs mouvements et d'éviter de progresser par à-coups ou bonds successifs.

c) Quads

Les zones pour les quads doivent avoir une largeur minimale de 2 m. Les organisateurs doivent tracer des zones qui permettent aux pilotes 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.

- **Pénalisations encourues par le pilote franchissant une zone ?**

TEMPS IMPARTI

Le temps imparti aux pilotes 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, la vitesse ne jouant qu'un rôle très secondaire.

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

Les départs sont individuels.

DEFINITION DES FAUTES

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 ou 1 appui.....= 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.

a) Pied à 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.

b) Echec :

Motos solos :

- recul de la moto avec pied à terre ou appui,
- 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.

Tout constat d'échec sera signalé instantanément par un coup de sifflet

N'est pas considéré comme une faute :

- Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre,
- Arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote, 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.

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.

- Définitions des fautes ?

- **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 la direction de course 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 brandi 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 à l'avance par le Commissaire de zone. Le pilote qui **modifie l'accès d'une difficulté** pour lui-même ou un autre pilote sera sanctionné par une pénalité de **5 points**.
- **Non présentation** à une zone : **10 points**,
- Erreur de parcours constatée ou **zone non franchie dans l'ordre numérique** : **10 points**,
- **Changement de machine** ou absence de marques d'identification : **disqualification**.

CLASSEMENTS

Le classement s'établit par addition des points de pénalisation obtenus par application de l'article 15, des points de pénalités horaires et des points dus à des sanctions, le pilote 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**, en outre, **il doit avoir effectué la totalité du nombre de tours** par ses propres moyens.

DEPARTAGE DES EX AEQUO

En vue du départage des pilotes 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-aequo, le pilote ayant réalisé le meilleur dernier tour sera classé en premier. Si l'égalité subsiste, les pilotes sont départagés par la prise en compte de leur temps de course.

Caractéristiques du terrain pour une compétition de Trial en milieu naturel ?

ARTICLE 19 : TERRAINS DE COMPETITION ET D'ENTRAINEMENT

Le terrain tracé dans un lieu ouvert à la circulation publique doit éviter, autant que possible, les voies goudronnées. Il peut être composé de un, deux, trois ou quatre tours. Il doit être fléché ou repéré.

Le terrain tracé dans un lieu non ouvert à la circulation publique doit éviter, autant que possible, les voies goudronnées. Il peut être composé d'un ou plusieurs tours. Il doit être fléché ou repéré.

Les pilotes doivent respecter la réglementation du Code de la Route et la signalisation des zones.

TRIAL EN MILIEU NATUREL

- Protections du public et des participants ?

ARTICLE 20 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

Les zones sont délimitées par de la rubalise. Les spectateurs devront se situer à l'extérieur de la zone délimitée. La sécurité est assurée par les Commissaires de zone.

Le public placé perpendiculairement à la trajectoire des pilotes ne doit pas se trouver en dessous des obstacles, à moins de 4 mètres.

Dans les portions planes, le public peut se trouver à 1 mètre de la trajectoire.

L'organisateur devra désigner un responsable de la sécurité de la manifestation.

- Dimensions d'une zone ?

ARTICLE 21 : ZONES

Les zones doivent faire entre 30 et 60 mètres de longueur avec des entrées et des sorties bien dégagées afin de faciliter le travail de jugement des Commissaires.

- Calcul du temps imparti ?

ARTICLE 22 : TEMPS IMPARTI

Le temps imparti aux pilotes 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, la vitesse ne jouant qu'un rôle très secondaire.

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

Les départs sont individuels.

Calcul du temps minimum :

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 conducteurs,
- de 6 minutes de reconnaissance par zone et par tour.

L'application de ces règles permet de déterminer le nombre maximum de pilotes admis à participer à une manifestation.

- Le temps imparti peut-il être augmenté ?

ARTICLE 23 : 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 de liaison ou certaines zones sont devenues trop difficiles, le Directeur de Course peut les modifier ou les supprimer.

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

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

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

TRIAL INDOOR

- Nombre de concurrents maxi en Trial Indoor ?

ARTICLE 27 : CONCURRENTS

Le nombre de pilotes doit être réduit à 12 maximum.

- Un pilote peut-il se rendre au parc d'assistance en cas de panne ?

ARTICLE 32 : TEMPS DE COURSE

Au premier tour, il est prévu un temps global pour la réalisation du parcours. Au delà, le pilote sera pénalisé d'un point par minute.

Pour le deuxième tour, la direction de course détermine un temps de passage pour chaque zone. Le temps réalisé par les pilotes sur chaque zone sera sanctionné de 1 point par tranche de 30 secondes au-delà du temps de référence.

Incident mécanique :

Pendant son passage, en cas de panne demandant un temps de réparation supérieure à une minute, le pilote 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.