

# **RÈGLEMENT 2025**

## **CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL URBAIN**



**MOTO**  
FÉDÉRATION  
FRANÇAISE

## Table des matières

<b>RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL URBAIN</b> .....	<b>3</b>
ARTICLE 1 – DEFINITION.....	3
ARTICLE 2 – CALENDRIER .....	3
ARTICLE 3 – CONCURRENTS .....	3
ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS, ACCUEIL ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE.....	3
5.1 – Engagements.....	3
5.2 – Accueil administratif .....	4
5.3 – Accueil technique.....	4
5.3.1 – Motocycles et équipements .....	4
5.3.2 – Numéros de course .....	5
5.3.3 – Assistants .....	5
ARTICLE 6 – CATÉGORIES .....	6
ARTICLE 7 – DEPARTS .....	6
ARTICLE 9 – PARCOURS.....	6
ARTICLE 10 – TEMPS DE COURSE .....	6
ARTICLE 11 – MESURES EXCEPTIONNELLES .....	6
ARTICLE 12 – ZONES.....	7
12.1 – Visite .....	7
12.2 – Délimitation .....	7
12.3 – Tracé.....	7
12.4 – Accès .....	7
12.5 – Franchissement.....	7
ARTICLE 13 – DÉFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE .....	8
13.1 – Pied à terre ou appui.....	8
13.2 – Échec .....	8
ARTICLE 14 – PENALISATIONS .....	8
13.1 – Dispositifs de pointage.....	8
13.2 – Barème de pénalisations.....	8
ARTICLE 15 – SANCTIONS.....	8
ARTICLE 16 – CLASSEMENTS DE L'ÉPREUVE.....	9
15.1 Départage des ex-æquo.....	9
ARTICLE 17 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT .....	10
ARTICLE 18 – RECLAMATIONS .....	10
ARTICLE 19 – PRIMES DE RÉSULTATS.....	10

## RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL URBAIN

### ARTICLE 1 – DEFINITION

La FFM met en compétition le Championnat de France de Trial Urbain.

### 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/calendrier>

### ARTICLE 3 – CONCURRENTS

Le Championnat de France de Trial Urbain est réservé aux coureurs de nationalité française ou étrangère titulaires d'une licence française compétition ou internationale délivrée par la FFM. Les pilotes titulaires d'une licence une manifestation sont acceptés. Ils sont classés à l'épreuve, mais ne marquent en aucun cas de points au classement du Championnat de France Urbain.

**Le nombre de participants maximum en Championnat de France Urbain est de 25 pilotes. Jusqu'à 23 pilotes peuvent être sélectionnés par la Commission Nationale de Trial sur la base des deux critères suivants :**

- Résultats lors des épreuves du Championnat de France de Trial 2025 ;
- Âge des pilotes.

**La Commission se réserve en toute hypothèse le droit d'étudier une demande d'engagement qui ne respecterait pas ces conditions mais serait particulièrement digne d'intérêt pour le championnat.**

**Les autres pilotes sont choisis par le club organisateur**

### ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS, ACCUEIL ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

#### 5.1 – Engagements

Les pilotes s'engagent à l'adresse suivante : <https://ffm.engage-sports.com>.

Les engagements sont ouverts à partir du **21 janvier**. Les pilotes peuvent s'engager via engage-sports jusqu'à **5 jours** avant l'épreuve.

Le droit d'engagement est fixé à **100 euros** ou **120 euros** si le pilote a un assistant 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 10 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](mailto:trial@ffmoto.com), accompagné d'un justificatif. **En l'absence de justificatif, aucun remboursement ne sera effectué.**

Toute absence ou forfait d'un pilote après la clôture des engagements ne donne lieu à aucun remboursement.

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 rendus responsables et les concurrents ne pourraient de ce fait réclamer une indemnité. Mais, dans ce cas, les droits d'engagement sont remboursés.

## **5.2 – Accueil administratif**

**L'accueil administratif est ouvert 3 heures avant le début de la compétition.**

A leur arrivée sur le lieu de l'épreuve, les concurrents 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, LJP, LES, NTR, NCO, NET, ETR, MAT, MAT2 et internationale délivrée par la FFM).

## **5.3 – Accueil technique**

**L'accueil technique est ouvert 3 heures avant le début de la compétition.**

Les motos 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 motos 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.

### **5.3.1 – Motos et équipements**

Le contrôle technique est assuré par un Commissaire technique de la FFM. La LMR 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 (**ECE 22-05 ou ECE 22-06**). 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 environnemental (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 doivent répondre aux spécifications suivantes :

- Être conforme 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 :
  - **103** dB/A pour les machines de Trial à moteur 2T
  - **105** dB/A pour les machines de Trial à moteur 4T.
- Les garde-boue doivent être bordés, les poignées ou manettes doivent être boulées. 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.

### **5.3.2 – Numéros de course**

**Une plaque sera fournie et devra être apposée sur l'avant de la moto ainsi qu'une étiquette sur le casque afin de pouvoir identifier le tracé emprunté par le pilote.**

**Les assistants portent obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.**

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

### **5.3.3 – 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.

**L'assistant se déplace uniquement à pied.**

## ARTICLE 6 – CATÉGORIES

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

TX GP	Tracé rouge
TX 1	Tracé bleu
TX Féminines	Tracé vert
TX 2	Tracé vert

## ARTICLE 7 – DEPARTS

L'intervalle de départ entre les pilotes est de **1'30"** pour toutes les catégories.  
Dans chaque catégorie, les ordres de départ sont définis pour chaque épreuve dans l'ordre inverse des résultats de l'épreuve précédente et, pour la première épreuve du championnat, dans l'ordre inverse **du classement du Championnat de France de l'année en cours**.

**Le départ se fait par catégorie dans l'ordre suivant : TX 2, TX Féminines, TX 1, TX GP.**

## ARTICLE 9 – PARCOURS

Le parcours d'une épreuve de Championnat de France de Trial Urbain doit :

- Comporter 2 tours de 5 zones
- Se dérouler sur un circuit fermé
- Se dérouler sur une distance maximum de 500 mètres

## ARTICLE 10 – TEMPS DE COURSE

Les pilotes ont 1 heure pour effectuer le premier tour et 45 minutes pour le second. Le temps de course est de 1h45.

Une pause de 10 à 30 minutes entre les deux tours doit être prévue par l'organisation.

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

## ARTICLE 11 – MESURES EXCEPTIONNELLES

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.

## ARTICLE 12 – ZONES

### 12.1 – Visite

La visite des zones est accessible uniquement après avoir satisfait aux contrôles administratifs et techniques. L'accès des zones est autorisé au pilote et à son assistant. Le port du casque et des gants n'est pas obligatoire lors de la visite des zones.

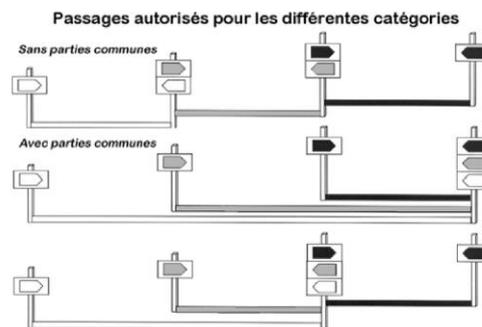
Pendant la compétition, la visite des zones est autorisée le jour de la course.

### 12.2 – Délimitation

Les flèches doivent être placées par paire de couleur identique pointe à pointe pour former des portes. 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



### 12.3 – Tracé

Les zones doivent être accessibles à toutes les catégories et non dangereuses.

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.

### 12.4 – 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.

### 12.5 – Franchissement

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 13 – DÉFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE**

### **13.1 – Pied à terre ou appui**

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

### **13.2 – Échec**

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

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

## **ARTICLE 14 – 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.

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.

Le système de pointage électronique reste prioritaire dans le cas où un second système de pointage est mis en place.

### **13.2 – Barème de pénalisations**

Le barème des pénalisations du Trial en milieu naturel s'applique.

Voir Article 2 des Règles Générales du Trial.

## **ARTICLE 15 – 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 des zones  | 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 |
| - Non restitution des dispositifs d'identification en même temps que  | 20 points                |

le dispositif de pointage

- |  |                  |
|--|------------------|
| - Retard de plus de 20 minutes au départ, à la fin du 1 <sup>er</sup> 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 €             |
| - 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 manifestation   | Disqualification |
| - 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 transportant des outils  | 5 points         |
| - Assistant portant un sac à dos pendant le passage de son pilote  | 5 points         |
| - Ravitaillement en carburant en dehors du paddock   | Disqualification |

**L'arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote n'est pas considéré comme un échec.**

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, entraînera la disqualification du pilote concerné, ce dernier contrevenant au principe de l'unité compétiteur pilote/motocycle.

## **ARTICLE 16 – 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**

En vue du départage des pilotes terminant avec le même nombre de points, une zone supplémentaire est effectuée pour les départager. Si l'égalité subsiste, les pilotes sont départagés par la prise en compte du temps de franchissement de cette zone de départage.

## ARTICLE 17 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT

Points comptant pour le Championnat :

1 <sup>er</sup>	20 pts
2 <sup>ème</sup>	17 pts
3 <sup>ème</sup>	15 pts
4 <sup>ème</sup>	13 pts
5 <sup>ème</sup>	11 pts
6 <sup>ème</sup>	9 pts
7 <sup>ème</sup>	7 pts
8 <sup>ème</sup>	5 pts
9 <sup>ème</sup>	3 pts
10 <sup>ème</sup>	1 pt

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.

## ARTICLE 18 – 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 la direction de course.

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 19 – PRIMES DE RÉSULTATS

Les 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.