

# **RÈGLEMENT 2026**

## CHAMPIONNAT DE FRANCE DE TRIAL



**MOTO**  
FÉDÉRATION  
FRANÇAISE



**Table des matières**

<b>PREAMBULE .....</b>	<b>3</b>
ARTICLE 1 – CALENDRIER .....	3
ARTICLE 2 – CONCURRENTS .....	3
ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS ET ACCUEIL ADMINISTRATIF .....	3
3.1 – Engagements.....	3
3.2 – Accueil administratif.....	4
ARTICLE 4 – CONTROLE TECHNIQUE .....	4
4.1 – Motocycles et équipements .....	5
4.2 – Numéros de course .....	6
4.3 – Assistants .....	6
4.4 – Mécaniciens .....	7
4.5 – Industrie .....	7
ARTICLE 5 – CATÉGORIES .....	7
5.1 – Championnat de France des constructeurs .....	8
ARTICLE 6 – DEPARTS.....	8
ARTICLE 7 – PARCOURS .....	8
ARTICLE 8 – TEMPS DE COURSE.....	8
8.1 – Championnat de France Espoirs et Vétérans .....	8
8.2 – Championnat de France Seniors.....	8
ARTICLE 9 – MESURES EXCEPTIONNELLES .....	9
ARTICLE 10 – ZONES .....	9
10.1 – Délimitation .....	9
10.2 – Accès .....	10
10.3 – Franchissement .....	10
ARTICLE 11 – DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE.....	10
11.1 – Pied à terre ou appui .....	10
11.2 – Echec.....	10
ARTICLE 12 – PENALISATIONS .....	10
12.1 – Dispositifs de pointage .....	10
12.2 – Barème de pénalisations .....	11
ARTICLE 13 – SANCTIONS .....	11
ARTICLE 14 – CLASSEMENTS DE L'ÉPREUVE.....	12
14.1 Départage des ex-æquo au sein d'une manche .....	12
14.2 Départage des ex-æquo à l'épreuve .....	12
ARTICLE 15 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT ET TROPHÉE .....	13
ARTICLE 16 – RECLAMATIONS .....	13
ARTICLE 17 – PADDOCKS .....	13
17.1 – Paddock A .....	13
17.2 – Paddock B .....	13
<b>ANNEXE 1 – TABLEAU RECAPITULATIF.....</b>	<b>14</b>
<b>ANNEXE 2 – CHAMPIONNAT DE FRANCE ESPOIRS ET VETERANS .....</b>	<b>15</b>

## 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 – CALENDRIER

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

### ARTICLE 2 – 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.

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.

Le nombre de partants maximum en Championnat de France est de :

- **Catégories Espoirs et Vétérans : le nombre maximum de participants est fixé à 100 pilotes.**
- **Catégories Séniors : le nombre maximum de participants est fixé à 100 pilotes.**

**Les pilotes sont choisis en fonction de leur seule date d'inscription.** En cas de dépassement du nombre maximum de pilotes admis, une liste d'attente est créée. Les pilotes y sont classés en fonction de leur date d'inscription. Si un pilote se désiste, le premier pilote inscrit sur la liste d'attente obtient la place.

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 trophée de France de la discipline.

### ARTICLE 3 – ENGAGEMENTS ET ACCUEIL ADMINISTRATIF

#### 3.1 – Engagements

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

Les engagements sont ouverts à partir du **28 janvier à 10h**. Les pilotes peuvent s'engager via engage-sports jusqu'au **jeudi précédant l'épreuve à 15 h**. Passé ce délai, les pilotes **ne peuvent plus s'inscrire**.

Le droit d'engagement est fixé à **80 euros** ou **100 euros** si le pilote a un assistant, **ou 120 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.

**Le montant du droit d'engagement est doublé à partir de 15 jours avant la date de l'épreuve.** 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 engage-sports), 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 l'épreuve 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.

### **3.2 – Accueil administratif**

**Les horaires de l'accueil administratif sont précisés en Annexe 2 et 3 du présent règlement. L'accueil administratif est également ouvert le dimanche de 8h à 9h pour les catégories concourant le dimanche.**

Les concurrents doivent se présenter à l'accueil administratif munis de leur licence correspondante de l'année en cours :

- Pour les concurrents : NTR, NCO, **NJ** ou internationale délivrée par la FFM,
- Pour les assistants et mécanicien : LAP, LJP, LES, **TIM**, NTR, NCO, NET, ETR, MAT, MAT2 et internationale délivrée par la FFM.

Un pilote 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 le vendredi précédant la manifestation à 16h00.**

## **ARTICLE 4 – CONTROLE TECHNIQUE**

**Les horaires du contrôle technique sont précisés en Annexe 2 et 3 du présent règlement. Le contrôle technique est également ouvert le dimanche de 8h00 à 9h00 pour les catégories concourant le dimanche.**

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.

#### **4.1 – Motocycles 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 **avec la norme ECE 22-05 (valable jusqu'au 31/12/2026) ou ECE 22-06 (obligatoire à partir du 01/01/2027)**. 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 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 :
  - o **103 dB/A** pour les machines de Trial à moteur 2T
  - o **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.

## **4.2 – Numéros de course**

Les numéros de course sont attribués lors de l'inscription sur [ffm.engage-sports.com](http://ffm.engage-sports.com).

Les pilotes de la catégorie Élite, TR1 et Élite Féminin participant à l'ensemble du Championnat ont l'obligation d'imprimer par leur soin, le nom de leur catégorie et leur numéro de course au centre des faces avant et arrière de leur tenue.

Les pilotes des autres catégories peuvent imprimer par leur soin, le nom de leur catégorie et leur numéro de course au centre des faces avant et arrière de leur tenue. A défaut il leur est remis un dossard à la fin des contrôles.

ÉLITE : Rouge RAL 3020

**ÉLITE FEM : Bleu RAL 5017 et/ou Vert RAL 6024 et/ou Jaune RAL 1021 selon la catégorie choisie.**

TR1 : Bleu RAL 5017

TR2+ / ESP1 = Bleu RAL 5017 et Vert RAL 6024. Alternance de couleur entre chaque caractère.

TR2 / ESP2 = Vert RAL 6024

**Vétérans = Vert RAL 6024 et/ou Jaune RAL 1021 selon la catégorie choisie.**

TR3+ = Vert RAL 6024 et Jaune RAL 1021. Alternance de couleur entre chaque caractère.

ESP3 / TF1 : Jaune RAL 1021

ESP4 / TF2 : Noir RAL 9005

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

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 nom de la catégorie doit également être indiqué au-dessus du numéro, à l'intérieur du fond blanc de manière lisible soit :

Hauteur des lettres : 6 cm.

Police d'écriture : Impact

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

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.

Les pilotes, les assistants et les mécaniciens sur le parcours signent une feuille d'émargement lors du contrôle administratif.

## **4.3 – 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'âge minimum pour la fonction d'assistant est de 16 ans.

#### **4.4 – 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 et ont interdiction de rentrer dans les zones.

L'âge minimum pour la fonction de mécanicien est de 16 ans.

#### **4.5 – 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.

L'âge minimum pour la fonction de partenaire industrie est de 16 ans.

### **ARTICLE 5 – CATÉGORIES**

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

Élite	Tracé rouge
TR 1	Tracé bleu
TR 2+ / ESP 1	Panaché de zones vertes et bleues
TR 2 / ESP 2	Tracé vert
TR 3+	Panaché de zones vertes et jaunes
ESP 3 / TF 1	Tracé jaune
ESP 4 / TF 2	Tracé noir

Le classement de la catégorie Élite Féminin est établi sur la base des classements scratch des catégories TR2+, TR2 et TR3+, les pilotes engagées en TR2+ étant classées devant les pilotes engagées en TR2, elles-mêmes classées devant les pilotes engagées en TR3+. **Une pilote de catégorie TR2+ ou TR2 terminant la journée avec 100 points ou plus n'est pas classée en catégorie Élite Féminin.**

**Le classement de la catégorie Vétérans est établi sur la base des classements scratch des tracées TR2 et TR3+, les pilotes engagés sur le tracé TR2 étant classés devant les pilotes engagés sur le tracé TR3+. Un pilote de catégorie TR2 terminant l'ensemble de la journée avec 100 points ou plus ne sera pas classé.**

Un pilote peut être classé dans plusieurs catégories d'un même tracé s'il respecte les conditions d'éligibilité.

Les conditions d'éligibilités de chaque catégorie figurent en Annexe 1 du présent règlement.

Les pilotes de la catégorie TR2 **et** TR3+ doivent être âgés de 39 ans maximum au premier janvier de l'année du championnat.

Les pilotes de la catégorie Vétérans doivent être âgés d'au moins 40 ans au premier janvier de l'année du championnat.



Une pénalité de 20 points au classement général du championnat est infligée à tout pilote ayant marqué des points dans une catégorie supérieure à la sienne l'année précédente.

Une pénalité de 20 points au classement général du championnat est infligée au pilote champion des catégories TR1, TR2+ et TR2 s'il reste dans la même catégorie l'année suivant son titre.

### **5.1 – Championnat de France des constructeurs**

Un Classement Constructeurs est établi par addition des points du barème individuel du meilleur pilote classé de la marque dans les catégories Élite, TR 1, TR 2+, TR 2 à chaque épreuve du Championnat de France.

Les pilotes titulaires d'une « Licence Une Manifestation » ne marque pas de points au classement constructeurs.

## **ARTICLE 6 – 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 des résultats de l'épreuve précédente et, pour la première épreuve du championnat, dans l'ordre du classement de l'année précédente. Les nouveaux venus dans chaque catégorie partiront en **dernier** à l'intérieur de chaque catégorie selon l'ordre d'inscription sur engage-sports **en sachant que le premier engagé partira en dernier.**

## **ARTICLE 7 – PARCOURS**

**7.1 –** 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.

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

- Comporter **2 manches** de **12 zones chacune**,
- Se dérouler sur une distance totale maximum de 10 kilomètres **par manche.**

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

## **ARTICLE 8 – TEMPS DE COURSE**

Dans les zones, une priorité est donnée aux pilotes **étant dans leur première manche.**

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

### **8.1 – Championnat de France Espoirs et Vétérans**

**Le temps imparti pour effectuer la première manche est de 3h00.**

**Le temps imparti pour effectuer la seconde manche est de 2h30.**

### **8.2 – Championnat de France Seniors**

**Le temps imparti pour effectuer la première manche est de 2h30.**



**30 minutes de pauses sont appliquées entre l'heure d'arrivée théorique de la première manche et l'heure de départ de la seconde manche de chaque pilote.**  
**Le temps imparti pour effectuer la seconde manche est de 2h15.**

## **ARTICLE 9 – MESURES EXCEPTIONNELLES**

**9.1** – 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.

**9.2** – 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 10 – ZONES**

La visite des zones est organisée le samedi, veille de l'épreuve pour les pilotes **du Championnat de France Séniors. Elle a lieu de 15h30 à 18h30 uniquement.**

Pour y accéder, il faut avoir satisfait aux contrôles administratif et technique et porter les signes distinctifs remis au cours de ces contrôles.

**Les pilotes du Championnat de France Espoirs et Vétérans n'ont pas de créneau pour la visite des zones.**

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

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.

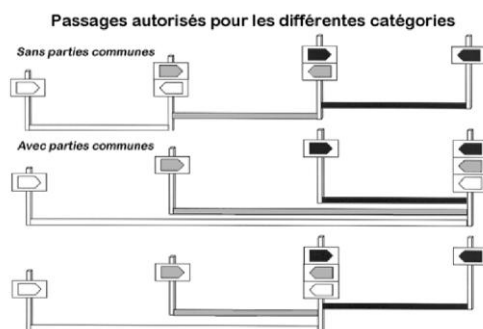
### **10.1 – Délimitation**

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



**Au départ de chaque zone un panneau indique la couleur du tracé que doivent emprunter les pilotes des catégories TR2+ et TR3+.**

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

## **10.2 – 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.

### **10.2.1 - Accès à la zone d'entraînement**

La zone d'entraînement est accessible **le vendredi de 15h à 18h, le samedi et le dimanche de 8h00 à 18h00.**

## **10.3 – 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 **avec l'extrémité du pneu.**

**Le temps de franchissement maximum est fixé à 1mn30.**

## **ARTICLE 11 – DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE**

### **11.1 – Pied à terre ou appui**

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

### **11.2 – Echec**

Voir Article 3 des Règles Générales du Trial.

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

## **ARTICLE 12 – PENALISATIONS**

### **12.1 – 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 **manche**. 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.

## 12.2 – Barème de pénalisations

Voir Article 2 des Règles Générales du Trial.

## ARTICLE 13 – 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 ou à l'arrivée de chaque manche	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
Présence d'un mécanicien dans une zone	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 ou à la fin de chaque manche	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 20h dans le parc coureur	50 €
Contestation verbale du pilote ou de l'assistant avec les commissaires après que le pilote a 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
<b>Pilote en dehors de l'interzone lors de la manifestation</b>	<b>Disqualification</b>
Zone non franchie dans l'ordre numérique	10 points
Absence du port du coupe-circuit au poignet	5 points



Aide extérieure par toute personne au sein de la zone	5 points
<b>Transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone</b>	<b>Carton jaune</b>
Assistant portant un sac à dos pendant le passage de son pilote (sacoche banane tolérée)	5 points
Ravitaillement en carburant en dehors du paddock	Disqualification
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.**

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.

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 entraînera l'exclusion du ou des pilotes.

## ARTICLE 14 – CLASSEMENTS DE L'ÉPREUVE

Dans chaque catégorie, est déclaré vainqueur **d'une manche** le pilote ayant marqué le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions).

**Des points championnats sont attribués pour chaque manche selon le barème suivant :**

<b>1<sup>er</sup></b>	<b>20 pts</b>	<b>9<sup>ème</sup></b>	<b>7 pts</b>
<b>2<sup>ème</sup></b>	<b>17 pts</b>	<b>10<sup>ème</sup></b>	<b>6 pts</b>
<b>3<sup>ème</sup></b>	<b>15 pts</b>	<b>11<sup>ème</sup></b>	<b>5 pts</b>
<b>4<sup>ème</sup></b>	<b>13 pts</b>	<b>12<sup>ème</sup></b>	<b>4 pts</b>
<b>5<sup>ème</sup></b>	<b>11 pts</b>	<b>13<sup>ème</sup></b>	<b>3 pts</b>
<b>6<sup>ème</sup></b>	<b>10 pts</b>	<b>14<sup>ème</sup></b>	<b>2 pts</b>
<b>7<sup>ème</sup></b>	<b>9 pts</b>	<b>15<sup>ème</sup></b>	<b>1 pt</b>
<b>8<sup>ème</sup></b>	<b>8 pts</b>		

**Le classement de l'épreuve est établi selon l'addition des points championnats obtenus dans chaque manche. Le pilote ayant obtenu le plus de points championnats est déclaré vainqueur.**

Le classement de l'épreuve est établi dans l'ordre **décroissant** des points.

Pour figurer au classement, le concurrent doit s'être présenté sur la totalité des zones.

### 14.1 Départage des ex-æquo au sein d'une manche

Voir Article 7 des Règles Générales du Trial.

### 14.2 Départage des ex-æquo à l'épreuve

**En cas d'égalité pour le classement de l'épreuve après les deux manches, le pilote ayant réalisé la manche avec le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions) est classé en premier. Si l'égalité subsiste, la dernière manche sert de départage.**

## **ARTICLE 15 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT ET TROPHÉE**

La totalité des **manches** est retenue pour le classement final des catégories.

En cas d'ex-aequo à la fin d'un Championnat, **il est tenu compte du plus grand nombre de 1<sup>ère</sup> place, puis de 2<sup>nd</sup> place et ainsi de suite jusqu'à pouvoir départager les concurrents**. Si l'ex-aequo subsiste, la meilleure place dans la dernière **manche** comptant pour le Championnat en question **sert de départage**.

## **ARTICLE 16 – 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 17 – PADDOCKS**

**Les paddocks A et B sont ouverts à partir du vendredi à 15h. Aucune installation ne pourra être effectuée avant cet horaire.**

### **17.1 – Paddock A**

**Le paddock A, d'une superficie de 90 m x 30 m et situé à proximité de la zone de départ, est exclusivement réservé aux partenaires du Championnat de France de Trial.**

### **17.2 – Paddock B**

**Le paddock B est destiné à l'accueil de l'ensemble des autres pilotes.**

**Chaque tente doit y être installée individuellement : il est strictement interdit de placer plusieurs tentes côte à côte.**

### ANNEXE 1 – TABLEAU RECAPITULATIF

CATEGORIE	AGE	MACHINE	COULEUR FLECHES	NB ZONES PAR MANCHE	NB MANCHES
Trophée Espoir 4	A partir de 6 ans* Jusqu'à 12 ans*	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans	Noires	12 zones	2 manches
Trophée Féminin 2	A partir de 6 ans*	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans			
Trophée Espoir 3	A partir de 7 ans* Jusqu'à 14 ans*	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans	Jaunes		
Trophée Féminin 1	A partir de 7 ans*	80 cc maximum jusqu'à 10 ans 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans			
Trophée TR 3+	A partir de 11 ans* <b>Jusqu'à 39 ans*</b>	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Vertes / Jaunes		
Championnat Vétérans	A partir de 40 ans*	Libre	Vertes <b>Ou Vertes / Jaunes</b>		
Championnat TR 2	A partir de 11 ans* Jusqu'à 39 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Vertes		
Trophée Espoir 2	A partir de 11 ans* Jusqu'à 17 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans			
Championnat Elite Féminin	A partir de 11 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Bleues / Vertes Ou Vertes Ou Vertes / Jaunes		
Championnat TR 2+	A partir de 11 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Bleues / Vertes		
Trophée Espoir 1	A partir de 11 ans* Jusqu'à 17 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans			
Championnat TR 1	A partir de 11 ans*	125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans	Bleues		
Championnat Élite	A partir de 15 ans*	Libre à partir de 15 ans	Rouges		

(\*) au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du championnat



## ANNEXE 2 – CHAMPIONNAT DE FRANCE ESPOIRS ET VETERANS

	<i>Samedi</i>				
<i>Catégorie</i>	<i>Contrôles Administratifs et Techniques</i>	<i>Ordre Départs</i>	<i>Dernier départ manche 1</i>	<i>Dernier départ manche 2</i>	<i>Temps Imparti</i>
TF2 / ESP4	Contrôle Administratif de 9h à 12h. Contrôle technique 10min avant le départ du pilote.	1 <sup>er</sup>	12h00	15h00	1 <sup>ère</sup> manche : 3h 2 <sup>e</sup> manche : 2h30
TF1 / ESP3		2 <sup>e</sup>			
Vétérans		3 <sup>e</sup>			
ESP2		4 <sup>e</sup>			
ESP1		5 <sup>e</sup>			

## ANNEXE 3 – CHAMPIONNAT DE FRANCE SENIORS

	<i>Samedi</i>		<i>Dimanche</i>			
<i>Catégorie</i>	<i>Contrôles Administratifs et Techniques</i>	<i>Repérage des zones</i>	<i>Ordre Départs</i>	<i>Dernier départ manche 1</i>	<i>Dernier départ manche 2</i>	<i>Temps Imparti</i>
TR 3+	15h10 à 15h30	Samedi de 15h30 à 18h30	1 <sup>er</sup>	11h45	14h45	1 <sup>ère</sup> manche : 2h30 2 <sup>e</sup> manche : 2h15
TR 2	14h50 à 15h10		2 <sup>e</sup>			
TR 2+	14h30 à 14h50		3 <sup>e</sup>			
TR 1	14h15 à 14h30		4 <sup>e</sup>			
Élite	14h00 à 14h15		5 <sup>e</sup>			