



Synthèse des Séminaires de réflexion sur le traçage des zones en trial traditionnel

Commission de Trial de la Fédération Française de Motocyclisme



Maisse - 91 - le 23 oct

Larzac - 24 - le 20 novembre

Colombier le Vieux - 07 - le 27 nov

Commission de Trial de la Fédération Française de Motocyclisme

Personnes impliquées par cette réflexion

- **Maisse** 14 personnes, 5 clubs (*Nemours, Epernay, Marcoussis, St Chéron, La Châtre*)
- **Larzac** 13 personnes, 4 clubs (*Belvès, MC Limousin, Toulouse TC, Angoulême*), 1 ligue (*Poitou Charente*)
- **Colombiers** 9 personnes, 4 clubs (*Rochepeule, RTF 38, Bagnols sur Cèze, La Burle*)
- 4 membres de la CTR et 1 animateur
- **Communication par écrit** : *AS Areva (Normandie)-TC Looze (Bourgogne) - AMV 74 (Dauphiné Savoie) – MV Maurienne (Dauphiné Savoie)*
- Soit 20% des clubs (80 organisateurs différents en France)

Objectifs de la réflexion

- Définir **la zone** de trial
- Définir **les difficultés par niveau**
- Pour **harmoniser les niveaux**
- Pour **harmoniser la construction de la zone**
- Pour **développer l'offre** de trials

Introduction

- « *Aucune civilisation, aucune société, aucun fabricant n'a progressé sans partage de connaissances* ».
- On ne progresse que dans les domaines que l'on mesure

Qui sont les traceurs?

- Des hyper passionnés
- Qui font ce travail par obligation qui devient rapidement un plaisir
- Insistent sur la notion de plaisir, celui des pilotes et le leur
- La notion d'harmonisation est vraiment au cœur de leur préoccupation
- Ont une bonne expérience mais peu de communication entre les différents clubs
- Travaillent souvent de façon collégiale
- En majorité, analysent beaucoup le terrain et s'y prennent longtemps à l'avance

Les catégories

- La catégorie S2 est la catégorie pivot pour définir les niveaux de zones puisqu'elle est présente à la fois en championnat de France et dans les trials de ligues / loisirs
- C'est à partir de celle-ci que l'on doit définir les catégories inférieures
 - S3
 - S4
 - S5
 - Cas des S4+ et S3+ (les plus = un tiers des zones de niveau supérieur parmi les plus faciles)

Rappel des bases de la discipline

- définition Anthony Deborde -

- Repérage
- Mémorisation
- Trajectoire
- Franchissement

Mode opératoire

- **Opération 1** : plusieurs semaines avant, repérage des sites à retenir en fonction des difficultés que l'on envisage pour la catégorie la plus élevée du plateau, ensuite on déclinera les autres niveaux en gardant à l'esprit que le niveau le plus faible doit avoir également un passage possible et intéressant en terme de pilotage autrement dit une zone et non pas un chemin...
- **Opération 2** : nettoyage au plus large pour permettre la gestion des conditions anormales le jour J
- **Opération 3** : avis d'un pilote de chaque niveau (pb il faut avoir dans son club des pilotes de tous les niveaux ce qui est loin d'être le cas dans la majorité des clubs)
- **Opération 4** : réfléchir aux tracés S3+ et S4+ (la moitié ou le tiers des zones)

Mode opératoire

- **Opération 5** : pose des portes des différentes catégories en premier et commencer par le plus petit niveau
- **Opération 6** : Mettre la rubalise ensuite - **Faire une zone n°1 facile et courte**
- **Opération 7** : penser aux modifications éventuelles en conditions anormales
- **Opération 8** : faire contrôler la zone par une autre personne pour observer des erreurs de traçage ou des franchissements à l'envers de portes d'autres catégories
- **Opération 9** : **mettre en œuvre le tableau d'évaluation** – mise en évidence des zones communes- **notation zone facile =1, zone moyenne = 2, zone sélective = 3**, calculer les moyennes et s'assurer que cette moyenne par catégorie est avoisinante de 2 – la moyenne est suffisante pour voir le niveau de difficulté, si moyenne trop élevée, procéder à des ajustements sur le terrain

Principes

- Positionner l'entrée d'une zone là où l'on peut stocker des motos, laisser un espace suffisant avec la zone qui précède
- Positionner la sortie bien après la dernière difficulté
- Mettre des rubalises à l'intérieur de la zone pour guider les passages
- Une porte avec des flèches pointe à pointe dans un même plan
- Ne pas mettre des flèches directionnelles qui sont source de confusion
- Flèches en haut des obstacles à éviter en raison des risques importants de destruction

Principes

- Penser à la sécurité de la zone tant pour les pilotes que pour les spectateurs
- Penser à la visibilité des commissaires (peut-être un seul commissaire par zone!)
- Passage de l'ordre des portes : la porte la plus proche dans le sens de la progression de la zone pour passer toutes les portes de sa catégorie
- Ne pas faire les mêmes tracés dans un même lieu d'une année à l'autre

Principes

- Faire des groupe de zones (3 ou 4) pour optimiser les secours, les extincteurs
- Toujours prévoir quelques zones de secours

Organisation d'une équipe

- Si les tracés ont été définis au préalable, une équipe de 2 personnes est suffisante pour effectuer toutes les opérations, bien se répartir les rôles
- Le responsable décide de la position des flèches et des piquets
- Le responsable positionne les piquets, l'aide met la rubalise en place
- L'aide effectue une vérification de chaque tracé en compagnie du responsable en faisant preuve d'esprit critique
- On définit ensemble la notation de la zone entre facile, moyenne ou difficile pour chaque catégorie et on remplit son tableau de notation
- Il est préférable d'avoir 2 ou 3 équipes de traceurs pour diversifier le style des zones
- Le temps moyen de traçage pour un binôme d'une zone prédéfinie ne doit pas dépasser 1 heure

Que peut-on normaliser?

- Nombre de difficultés
- Prise d'élan avant obstacle
- Hauteur des marches
- Dimension des flèches, des hauteurs de rubalises
- Positionnement des flèches

Définitions

C'est le terrain qui commande mais le traceur doit s'adapter au type d'adhérence et à la météo

- Qu'est-ce qu'une difficulté?
- Qu'est-ce qu'une porte?
- Qu'est-ce qu'une flèche d'orientation?

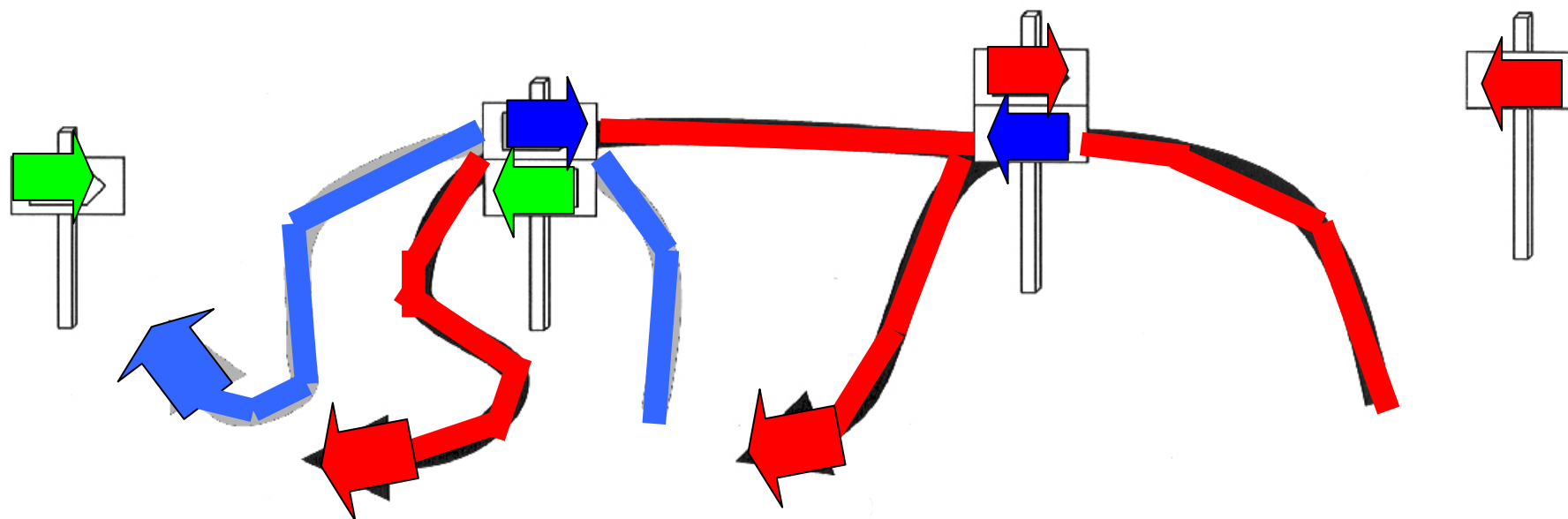
On est à peu près tous d'accord pour dire qu'il ne faut plus utiliser les flèches d'orientation car trop souvent source d'interprétation et de conflit entre commissaire et pilotes

Look des zones

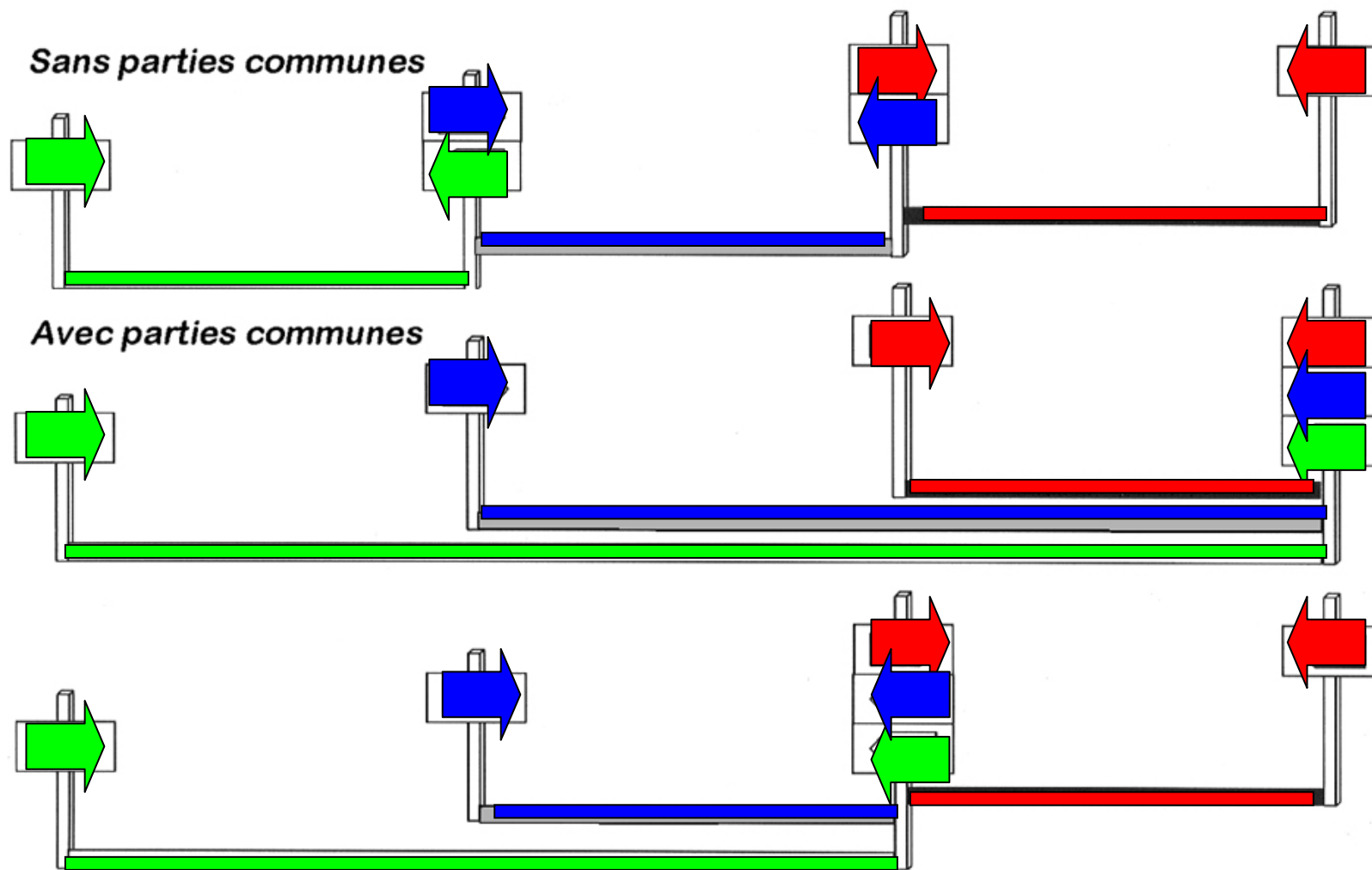
Jules Hudry

- Rubalise bien tendue
- Flèches positionnées avec le niveau le plus élevé en haut
- Flèches bien alignées et horizontales
- Panneaux d'entrée et de sortie non fantaisistes
- Pas de piquets disparates

Les passages interdits



Passages autorisés pour les différentes catégories

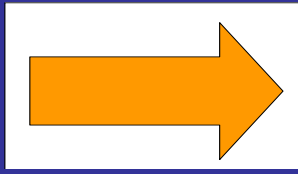
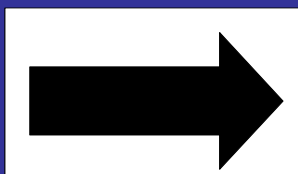
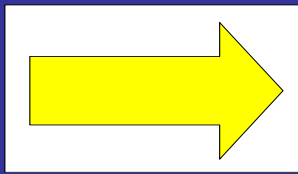
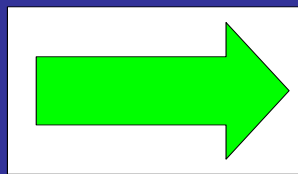
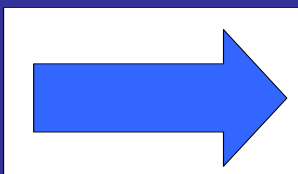
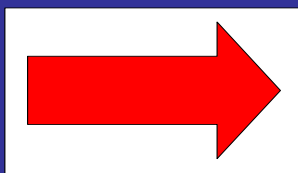


Couleurs des flèches en parallèle des catégories

- 1 - **Expert**, Rouge
 - 2 - **S1** selon la liste de notoriété de la FFM, Bleu
 - 3 - Open selon la liste de la FFM, Vert Bleu
 - 4 - **S2** , Cadets Vert
 - 5 - S3+, Minimes, Championnat féminin Jaune Vert
 - 6 - **S3** Jaune
 - 7 - S4+, MT1, Trophée féminin Noir Jaune
 - 8 - **S4** Noir
 - 9 - **S5**, MT 2 = celui qui n'a jamais fait de trial ou peu Orange
- *Nota ces couleurs correspondent au règlement du CF 2011 parallèle avec les catégories jeunes*

Couleur de flèches

format des flèches 11cm x 7 cm



Experts

Seniors 1

Seniors 2

Seniors 3

Seniors 4

Seniors 5

Chiffres clés relevés dans les règlements

- Corridor d'entrée pour éviter les bousculades
dimension : largeur 0,60 m, hauteur 0,90 m, long
3,00 m. Bien dégager les entrées, aussi plat que
possible
- Largeur des portes 1,20 mètre
- Hauteur de mise en place de la banderole entre
10 et 30 cm (*axe de roue positionné à 35 cm, on ne
doit pas pouvoir rouler dessus*)
- Longueur des zones de 30 à 60 mètres
- Nombres de portes 5 à 7 par catégories max
- Nombre de difficultés entre 3 et 4 max

Difficultés

- Choix de parler de difficultés plutôt que d'obstacles
- Une difficulté est une chose qui peut amener à poser le pied par terre — définition Aimé Castan
- 2 types de difficultés: psychologique et matérielle
- « ce n'est pas parce que l'on a mis une grosse marche qu'une zone devient S2, tout dépend de sa présentation avant et après » *Eric Foutrel*
- L'interzone doit être accessible à la catégorie la plus faible

Ordre de grandeur des hauteurs de marches nettes maximum

- S5 marche 0,25 m maximum
- S4 marche nette (angle droit) de 0,40 à 0,50 maximum
- S3 marche nette de 0,60 à 0,70 maximum
- S2 marche nette de hauteur 1 m maximum
- *Si la marche est inclinée, on peut doubler les hauteurs en fonction de l'importance de la pente*

Difficultés

- **S5** Enchaînement de virages, très petites marches de face
- **S4** Marches nettes ou dalle avec zone d'élan entre 1,5 et 2 fois la longueur de la moto de face
- **S3** Rajout de marche pour les S3 par rapport au niveau S4,
 - Eviter les marches à l'issue d'un devers
 - Pas de déplacement = les 2 roues de la moto doivent rester en contact avec le sol
 - On joue sur les enchaînements de virages et les franchissement de blocs
 - Essai : un pilote moyen S3 (faisant un moyenne sur les trials en S3 entre 1 et 2) ne doit pas faire 0 le 1er coup d'essai

Difficultés

- **S2**
 - Marche avec devers ou élan réduit,
 - Petit déplacement dans 50 % des zones
 - On joue sur les virages et les blocs, c'est plus « serré » que pour les S3.
- **Cas spécifique des descentes**
 - **S4** pas de descente avec des obstacles à l'approche, au début, pendant et en bas de la descente
 - **S3** pas de saut, la roue avant doit toujours être au sol

Conditions anormales

- Que fait-on quand il pleut?
 - Avant l'ouverture de la course : augmenter les prises d'élan, enlever des difficultés
 - Pendant la course si 2 tours : enlever des difficultés
- Que fait-on si la zone est détruite? Retracer une zone sur un secteur de secours

Que ne doit-on pas faire ?

- Des zones trop difficiles
- Des zones trop longues
- Des zones difficiles à observer par les commissaires
- Des zones avec des litiges possible type croisement de traces
- Des virages trop serrés avant une marche pour les petites catégories

Que devrions nous nous efforcer de faire?

- Sur 15 zones, pour chaque catégorie faire
 - 5 difficiles,
 - 5 moyennes,
 - 5 faciles

trop souvent le niveau est assez constant

Communication

- Mettre en place un réseau des correspondants trial pour permettre une large diffusion des décisions de la CTR FFM ou FIM – adresse e mail
- Mettre en place sur le site FFM et faire vivre un calendrier des entraînements et des trials loisirs (épreuves non inscrites à l'avance à la FFM) de façon à se renseigner et connaître rapidement où pratiquer hors compétition du trial chaque WE.
- Au niveau des ligues, utiliser le vocable OPEN plutôt que S1 de ligue, les S2 doivent véritablement être des S2 et non des S2 de ligue...
- Mettre en place un code de bonne conduite pour les pilotes ou une « étiquette » afin d'améliorer la relation pilotes commissaires qui est la source de la désaffection des bénévoles pour effectuer la tâche d'observation pour déterminer les points – la plupart des sources de contestation sont connues (recul notamment)

Développement durable

- Rubalise et flèches réutilisables
- Enlever très vite les marques de parcours (zones et interzone)
- Paddock tapis de sol, récipients huiles et autres produits

Mesures

- *Pour le niveau de traçage, la seule chose que l'on peut mesurer mathématiquement c'est la moyenne des points par catégorie sur une épreuve qui est le renseignement utile*
- *Mais on ne la connaît que lorsque la manifestation est terminée*
- *Toutefois cette mesure doit servir à améliorer son expérience*

Feuille d'appréciation des zones
Exemple du Championnat de France du 3 octobre à La Châtre

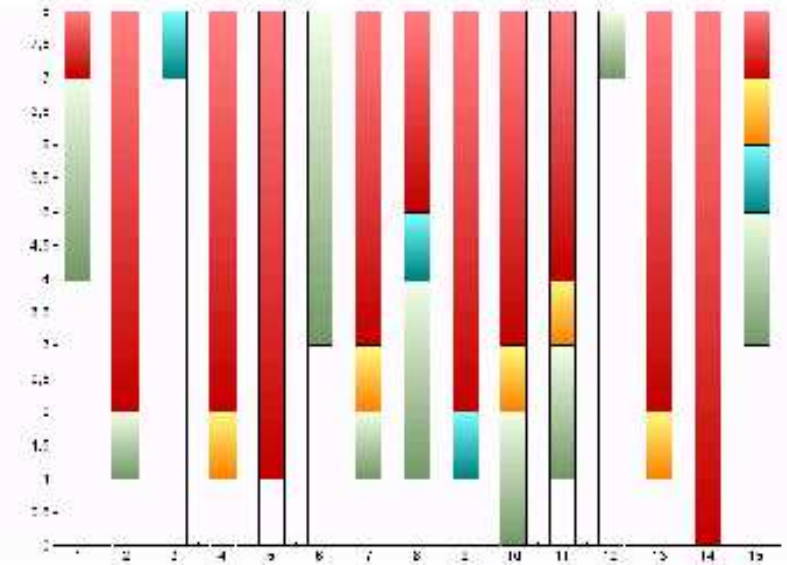
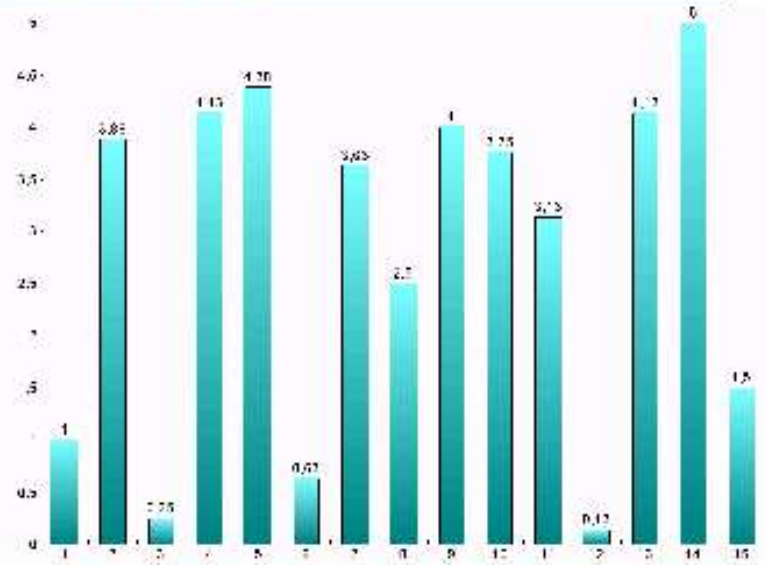
Zones	Lieu	commune E/S1 commune Open /S2	Experts Rouge	Seniors 1 Bleu	Seniors 2 Vert	Open	Minimes Jaune	MT1 Trophée fem Noir	CF Féminine jaune/vert
1	Sous camping	1	1	3	1	1	3	2	
2	Mamelon		3	2	1	3	2	1	
3	Pierrier	1	1	3	3	2	3	3	
4	Falaise		3	1	2	1	1	2	
5	Passerelle		2	2	2	3	1	2	
6	Briantes dessus	1	1	2	1	1	2	2	
7	Briantes bas		3	2	2	1	2	3	
8	Validé		2	2	2	2	2	1	
9	Dom Roche 1		2	3	3	3	3	1	
10	Dom Roche 2		3	2	1	2	2	2	
11	Grande Montée		3	3	2	3	1	2	
12	Chemin du dessus	1	1	1	3	2	1	3	
13	Fajardo	1	1	2	1	1	1	1	
14	Pont		3	1	3	1	2	1	
15	Halle Huguet	1	1	3	2	1	2	2	
		6	30	32	29	27	28	28	0
	moyenne		2	2,13333333	1,93333333	1,8	1,86666667	1,86666667	

1 Facile
2 Moyen
3 Difficile



Détail par zones Expert

Zone	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Tot
0	4	1	7	1	1	3	1	1	1	0	1	7	1	0	3	32
1	3	1	0	0	0	5	1	3	0	2	2	1	0	0	2	20
2	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	4
3	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1	6
5	1	5	0	5	7	0	5	3	6	5	4	0	0	0	1	60
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	8	31	2	33	35	5	29	20	32	30	25	1	33	40	12	336
Moy	1,00	3,88	0,25	4,13	4,38	0,63	3,63	2,50	4,00	3,75	3,13	0,13	4,13	5,00	1,50	2,80
Pass	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	120



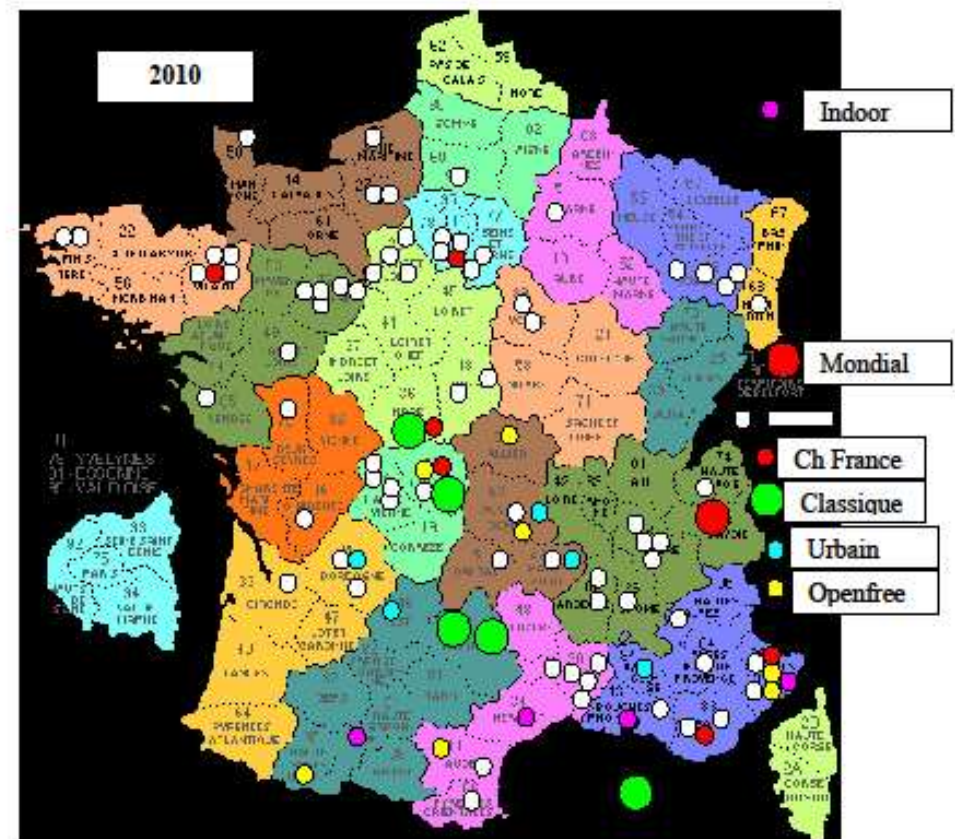
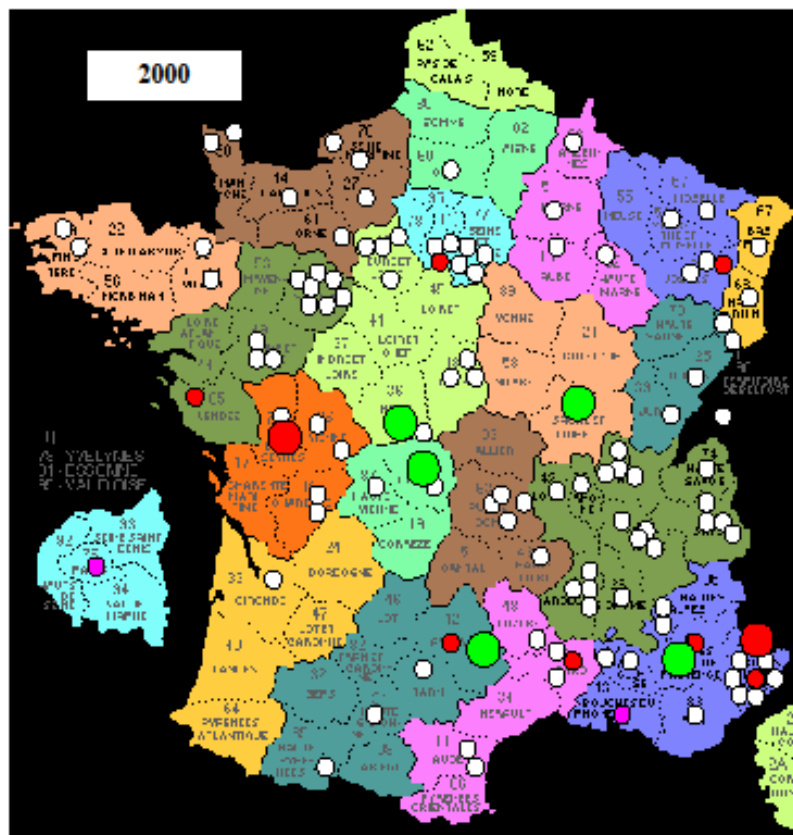
Perspectives suite aux séminaires

- Faire 3 séminaires de traçage en 2011
 - Sarthe + Bretagne, Provence, Est
- Editer un code de bonne conduite
- Mettre en place un collège des traceurs au sein de la CTR
- Mettre en place un outil d'audit sur plusieurs épreuves
- Mise en oeuvre en 2012 d'audits acceptés

Evolution des organisations FFM entre 2000 et 2010

2000		2010		Différence	
Monde/Europe	2	Monde/Europe	1	-1	
Indoor	4	Indoor	4		
CF	6	CF	5	-1	
provinces/régions	1		1		
CF Espoir	5			-5	
		Open free	4	4	
		Urbain	5	5	
		Anciennes	6	6	
Classiques	5	Classiques	5		
Ligues	96	Ligues	69	-27	-28%
	<u>119</u>		<u>100</u>	-19	-16%

Situation des trials en France entre 2000 et 2010



Trials 2010 en France

