

CHAMPIONNATS DE FRANCE DE TRIAL 2013

ADULTES

- ART. 1 – DEFINITION**
- ART. 2 – CONCURRENTS**
- ART. 3 – DEPARTS**
- ART. 4 – ACCUEIL ADMINISTRATIF ET ENGAGEMENTS**
 - 4.1 – Accueil administratif
 - 4.2 – Engagements
 - 4.3 – Mesure spéciale d'engagement
- ART. 5 – CONTROLE TECHNIQUE**
 - 5.1 – Motocycles et équipements
 - 5.2 – Numéros de course
 - 5.3 – Assistants
- ART. 6 – EPREUVES**
- ART. 7 – PARCOURS**
 - 7.3 – Signalisation
- ART. 8 – TEMPS IMPARTIS**
 - 8.1 – Temps A
 - 8.2 – Temps B
- ART. 9 – MESURES EXCEPTIONNELLES**
- ART. 10 – ZONES**
 - 10.1 – Visite
 - 10.2 – Délimitation
 - 10.3 – Tracé
 - 10.4 – Accès
 - 10.5 – Franchissement
- ART. 11 – DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE**
 - 11.1 – Pied à terre ou appui
 - 11.2 – Echec
- ART. 12 – PENALISATIONS**
 - 12.1 – Badges de pointage
 - 12.2 – Barème des pénalisations
- ART. 13 – SANCTIONS**
- ART. 14 – CALENDRIER**
- ART. 15 – CLASSEMENTS DE L'EPREUVE**
- ART. 16 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT**
- ART. 17 – DEFINITION DES CATEGORIES**
 - 17.1 – Experts
 - 17.2 – Seniors 1
 - 17.3 – Open
 - 17.4 – Seniors 2
- ART. 18 – RECLAMATIONS**
- ART. 19 – JURY**
- ART. 20 – OFFICIELS**

PREAMBULE

Aucune clause du règlement particulier de l'épreuve ne peut être ni contraire ni complémentaire 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.

ART. 1 – DEFINITION

La F.F.M met en compétition le Championnat de France de Trial Experts, Seniors 1, Seniors 2, Open. Les titres de Champions de France seront décernés aux quatre vainqueurs de ces catégories ayant acquis le plus grand nombre de points au classement final.

ART. 2 – CONCURRENTS

Le Championnat de France est réservé aux coureurs titulaires d'une licence française compétition ou internationale.

Sont admis à concourir pour les titres de Championnat de France :

- les pilotes de nationalité française,
- les pilotes étrangers résidant sur le territoire français depuis plus de 3 années,
- les pilotes étrangers ne résidant pas sur le territoire français, mais détenteurs d'une licence F.F.M. depuis plus de 3 années consécutives.

Seuls les concurrents figurant sur une des listes de notoriété participent au Championnat de France dans la catégorie correspondante Experts, Seniors 1, Open.

Tous les Seniors 2 peuvent être classés.

Le nombre de partants maximum en Championnat de France est de 120 pilotes, y compris le Championnats Jeunes et Féminins.

Les pilotes âgés de moins de 18 ans doivent piloter une moto de moins de 125 cc.

ART. 3 – DEPARTS

3.1

Les départs doivent avoir lieu de façon à ce que le dernier pilote arrive à 17 h 30 mn.

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

3.2

Par catégorie dans l'ordre suivant : Seniors 2 hors liste, Seniors 2, Open, Seniors 1, Experts.

Dans chaque catégorie, les ordres de départ sont définis pour chaque épreuve dans l'ordre inverse des résultats de la manche précédente et, pour la première manche, dans l'ordre inverse du classement de l'année précédente. Les nouveaux venus dans chaque catégorie partiront en premier à l'intérieur de chaque catégorie.

3.4

Les horaires de départ doivent être affichés avant 20 heures la veille de l'épreuve.

Après l'affichage de ce document, en aucun cas, les horaires de départ de chaque pilote ne peuvent être avancés.

ART. 4 – ACCUEIL ADMINISTRATIF ET ENGAGEMENTS

L'accueil administratif sera ouvert le samedi au plus tard à partir de 13 h et jusqu'à 18 h.

4.1 – Accueil administratif

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

- la confirmation de leur engagement,
- leur licence correspondante (**NCA, NCB, NJ ou internationale**) pour l'année en cours,
- leur permis de conduire ou licence A1 pour les épreuves sur parcours de liaison, BSR à partir de 14 ans,
- leur CASM pour les épreuves sur des terrains,
- la carte grise de la machine qu'ils doivent piloter pour les épreuves se déroulant sur routes ouvertes

- à la circulation,
- l'attestation d'assurance de la moto pour les épreuves sur parcours de liaison,
 - les WW et les W garage sont interdits pour les épreuves se déroulant sur parcours de liaison,
 - un pouvoir médical, si non rempli sur la demande d'engagement, devra être signé.

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".

4.2 – Engagements

Les bulletins d'engagements sont disponibles par téléchargement sur le site www.ffmoto.org.

Les engagements doivent être envoyés à Philippe LE PIT (e-mail : philippe.le.pit@gmail.com – Tél. **06.82.43.65.01**) **conformément aux dispositions indiquées dans le règlement particulier.** A réception de l'engagement complet, Philippe LE PIT doit envoyer la confirmation au pilote sur laquelle doit figurer le numéro de téléphone de l'organisateur qui doit être joignable la veille de l'épreuve. L'information du numéro de course n'est pas obligatoire sur la confirmation.

Les droits d'engagements sont payables uniquement par chèque à l'ordre de chaque club organisateur et seront clos 3 semaines avant la date de l'épreuve.

Le droit d'engagement est de 100 € minoré à 50 € s'il lui-ci parvient 3 semaines avant la date de l'épreuve. Le montant des droits doit être joint au bulletin d'engagement.

En cas de refus d'engagement, le pilote en sera 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 seront remboursés.

Le montant des droits versés doit être remboursé par le club au coureur qui prévient de son forfait au plus tard 48 heures avant le jour de l'épreuve.

4.3 – Mesure spéciale d'engagement

L'ARTICLE 4.3 EST RESERVE AUX EPREUVES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Les pilotes Senior 1 ou Expert, détenteurs d'un permis de conduire, désireux d'utiliser une moto réservée au franchissement des zones pour laquelle ce permis ne correspond pas à la cylindrée de celle-ci, 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 A CONDUIRE LA MOTO DE FRANCHISSEMENT EN DEHORS DES ZONES SERA DISQUALIFIE IMMEDIATEMENT 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 (petite cylindrée).

ART. 5 – CONTROLE TECHNIQUE

Il doit être ouvert le samedi au plus tard à partir de 13 h et jusqu'à 18 h.

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

Une protection individuelle « dorso-ventrale » est obligatoire pour les pilotes mineurs et fortement conseillée pour les majeurs. Elle sera présentée au contrôle technique et son utilisation pourra être vérifiée à tout moment de la course.

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.

Les machines non immatriculées ou en cours d'homologation sont acceptées sur les terrains exclusivement.

5.1 – 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 obligatoirement 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.

Le cadre et le silencieux d'échappement seront marqués.

Le numéro devra être marqué sur la touche de peinture.

Les pilotes présentant deux motos, dans le cadre de l'article 4.3, devront désigner au commissaire technique la moto de franchissement afin qu'il la marque d'un signe distinctif.

Si une panne mécanique survient au cours de la première manche, le pilote pourra présenter une deuxième moto au contrôleur technique pour la seconde manche après constatation de la panne par cet officiel. Les marques du contrôle seront alors effacées sur la moto en panne.

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, pourra 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 devront être remportées par les concurrents à la fin de l'épreuve.

Les motocycles admis dans les trials doivent répondre aux spécifications suivantes :

- 1) Etre conformes aux prescriptions des règlements techniques de la F.F.M. et à celles du Code de la Route sous la responsabilité du concurrent,
- 2) Etre équipés d'un coupe-circuit automatique apposé sur le guidon côté gauche et relié au poignet du pilote,
- 3) **Le Commissaire Technique devra vérifier la conformité du niveau sonore des machines selon la méthode « 2 m/max » détaillée dans l'annuaire 2013 lequel ne devra pas dépasser :**
 - 100 dB/A pour les machines de Trial à moteur 2T
 - 103 dB/A pour les machines de Trial à moteur 4T.**Compte tenu de la précision des appareils de mesure (classe 2 pour les sonomètres utilisés par la FFM), il est admis une « tolérance » de 2 dB/A sur la valeur relevée par rapport à la valeur exigée, soit :**
 - 102 dB/A pour les machines de Trial à moteur 2T
 - 105 dB/A pour les machines de Trial à moteur 4T.**En cas de dépassement de cette limite, les machines ne seront pas autorisées à participer aux compétitions. Une machine refusée au 1^{er} contrôle ne peut être présentée qu'une autre fois : le concurrent a l'obligation d'améliorer sa machine en modifiant ou en remplaçant le silencieux ; si cette opération ne suffit pas, le concurrent est dans l'obligation d'utiliser un restricteur en sortie de silencieux.**
A la fin de la course, compte tenu de la tolérance supplémentaire de 1 dB/A prévue, une machine sera déclarée non-conforme - et le pilote passible d'une sanction - si son niveau sonore excède :
 - 103 dB/A pour les machines de Trial à moteur 2T
 - 106 dB/A pour les machines de Trial à moteur 4T.
- 4) Les garde-boue doivent être bordés, les poignées ou manettes doivent être bouées. Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées, y compris la partie centrale du guidon (barre ou pontet).
- 5) Les machines doivent être munies d'un dispositif d'éclairage avant et de signalisation arrière en état de fonctionnement,

- 6) **L'immatriculation des motos ne doit pas être écrite de façon manuscrite.** La couleur du support doit être conforme au Code de la Route et la plaque doit avoir l'aspect d'une plaque d'immatriculation réduite. L'entourage doit être dépourvu de publicité. En cas contraire, le pilote ne sera pas admis au départ.
- 7) Le pignon de sortie de boîte doit obligatoirement être protégé par le carter d'origine.
- 8) L'engrènement inférieur de la couronne arrière doit être protégé par la protection d'origine.
- 8.1) Un voile doit être placé le long de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les doigts.**
- 9) Une étiquette autocollante sera apposée sur les casques. Elle sera contrôlée à chaque épreuve et valable pour l'année.
- 10) Trois présentations maximum sont autorisées au contrôle technique avant le refus au départ.
- 11) Tout transport de carburant dans un réservoir additionnel installé sur la moto est interdit.
- 12) 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.
- 13) La protection des disques de freins avant et arrière doit être conforme à l'origine.

5.2 – Numéros de course

Les pilotes devront porter ce numéro sur un dossard fourni ou imprimé par leur soin sur les faces avant et arrière de leur tenue. Les assistants devront porter le dossard fourni.

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

Il est conseillé d'imprimer les numéros de la couleur correspondant à la catégorie :

Catégorie Expert = Rouge RAL 3020

Catégorie S1 = Bleu RAL 5017

Catégorie Open = premier chiffre Bleu RAL 5017 et second chiffre Vert RAL 6024

Catégorie S2 = Vert RAL 6024

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

Au terme de la 2^{ème} manche, le pilote et l'assistant doivent rendre simultanément la carte de pointage et le(s) dossard(s) au Directeur de course dès son arrivée.

5.3 – Assistants

Les pilotes désirant les services d'un assistant devront l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 4.1, 4.3 et 5.1 (carte grise, licence sportive, contrôle technique). Les assistants porteront obligatoirement le dossard fourni et sur leur casque un autocollant avec le même numéro que leur pilote, **un bracelet d'identification leur sera fourni et apposé lors des contrôles et visible tout au long de l'épreuve.** Un droit d'engagement de **20 €** sera demandé à l'assistant.

ART. 6 – 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.

Tout organisateur devra faire suivre une formation OZT aux Commissaires de l'épreuve.

Pour toutes les épreuves de Championnat, les organisateurs doivent utiliser pour le pointage un système de double pointage résistant aux intempéries.

ART. 7 – PARCOURS

7.1

Le parcours de liaison doit éviter, autant que possible, les voies goudronnées.

Des contrôles de passage pourront être placés sur l'itinéraire pour le respect du tracé du parcours. Ils devront être signalés par un drapeau rouge à proximité. Les organisateurs peuvent très bien ne pas les mentionner sur les règlements particuliers ou fiches.

DANS LE CAS D'UN FLECHAGE SPECIFIQUE POUR LES 50 CC, LES ASSISTANTS DES PILOTES CONCERNES DOIVENT OBLIGATOIREMENT EMPRUNTER CETTE PARTIE DU PARCOURS. DANS TOUS LES CAS, LE BINOME PILOTE/ASSISTANT DOIT RESTER FORME.

7.2

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

- comporter 2 manches d'un tour de 15 zones,
- se dérouler sur une distance totale comprise entre 20 et 45 kilomètres pour les parcours de liaison et entre 12 et 40 kilomètres pour les terrains.

Tracé des zones

Les zones devront comporter 3 tracés.

15 zones	Experts tracé spécifique 9 zones minimum	
9 zones	Seniors 1 + Open	Seniors 2
6 zones	Seniors 1	Open + Seniors 2

Les zones reconstituées avec des éléments naturels devront être accessibles à toutes les catégories et non dangereuses. Leur nombre est limité à une par épreuve.

Les zones dites "artificielles" constituées avec des éléments préfabriqués ou empilés seront supprimées si la dénivelée est supérieure à 2 m ou si la largeur minimum des éléments est inférieure à 2 m.

Possibilité est laissée aux organisateurs de supprimer quelques zones Seniors 2.

En cas d'hésitation du traceur, il est conseillé de choisir le tracé le plus facile.

7.3 – Signalisation

Après chaque zone, les deux premières flèches d'inter-zones devront indiquer le numéro de la zone suivante.

Les flèches d'inter-zones doivent être placées de la façon suivante :

- tout droit : 1 flèche verticale pointée en haut,
- attention proximité d'un changement de direction : 2 flèches obliques superposées indiquant la droite ou la gauche à placer à 100 m du changement de direction,
- changement de direction : 1 flèche horizontale indiquant la nouvelle direction.

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

ART. 8 – TEMPS IMPARTIS

Les concurrents doivent se présenter au départ à l'heure prévue par les organisateurs sous peine de pénalisations.

En cas de retard, un nouvel horaire est donné. Le temps de la course n'est pas modifié.

Le temps global accordé pour l'accomplissement de l'épreuve est contrôlé à la minute affichée révolue. A titre d'exemple, l'heure de pointage d'un pilote qui est théoriquement 10 h peut pointer tout le temps où l'affichage est à 10 h 00.

8.1 – Temps A

Le temps individuel pour effectuer la première manche est de 3 h. Le temps de la deuxième manche est de 2 h 30 mn.

Le départ de la deuxième manche est donné 3 h 30 mn après le départ de la première manche.

DANS LES ZONES, UNE PRIORITE EST DONNEE AUX PILOTES EFFECTUANT LEUR 1^{ERE} MANCHE.

8.2 – Temps B

Le temps de chaque manche pourra être majoré par le Jury.

8.3

Tout coureur arrivant en retard sur son horaire prévu aux contrôles horaires sera pénalisé d'un point par minute de retard. Si le coureur dépasse vingt minutes de retard, il sera disqualifié.

ART. 9 – MESURES EXCEPTIONNELLES

9.1

Le temps imparti pourra être prolongé par le Directeur de course après décision du jury en fonction de circonstances EXCEPTIONNELLES. La décision de prolongation devra être communiquée avant le départ de la manche.

9.2

Si, le jour de l'épreuve, certaines parties de l'itinéraire ou certaines zones sont devenues 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 ne sera alors encourue pour cette section par aucun coureur. Le temps maximum autorisé pour la manche ne sera pas modifié.

9.3

Toute modification ou dégradation de la zone devra être signalée par un panneau à l'entrée de celle-ci et au départ.

ART. 10 – ZONES

10.1 – Visite

Les zones ne peuvent être visitées **uniquement** par les pilotes le samedi à condition d'avoir satisfait aux contrôles administratif et technique et porter les signes distinctifs remis au cours de ces contrôles. L'organisateur devra prévoir du personnel présent dans les zones pendant la durée des visites de zones. **Ces personnes devront observer et noter les éventuelles interventions des pilotes sur le tracé de la zone et le signaler au directeur de course. Tout officiel de l'organisation qui constate également des interventions de pilote lors de la visite devra le signaler au directeur de course.**

10.2 – Délimitation

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

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

Le nombre de portes sera limité à 5 par couleur, sauf avis du Jury.

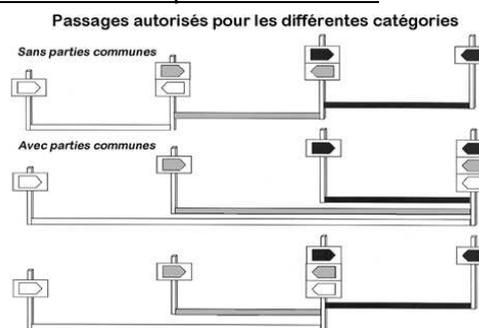
Elles doivent être :

- rouges pour les Experts,
- bleues pour les Seniors 1,

- vertes pour les Seniors 2,

Les rubalises ne doivent servir qu'aux limites extérieures de la zone.

Schéma des différentes portes autorisées



Les zones communes aux Seniors 2 et Open sont indiquées à l'entrée de zone par un panneau "OPEN = SENIORS 2" ou par l'indication « OPEN » dans un rectangle de la couleur correspondante.

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 doit être prévu par les organisateurs pour les officiels, la presse et les assistants.

10.3 – 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.

Il est interdit de coller les flèches. Elles doivent être fixées sur un support (exemple : piquet).

10.4 – Accès

L'accès à l'intérieur des zones n'est autorisé qu'aux commissaires, officiels de l'épreuve et concurrents à moto. La reconnaissance à pied n'est pas autorisée après le départ du premier concurrent.

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 et de gants est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote.

10.5 – 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 aurait été manquée ou oubliée.

Les zones ne doivent être franchies que par un seul concurrent à la fois, EN MOINS DE 1'30", qui ne peut s'y engager qu'après avoir reçu le signal d'accord du commissaire.

Le déclenchement du chronomètre se fait au moment où le pilote franchit l'entrée de zone ; il est accompagné d'un bref coup de sifflet.

Un coup de sifflet long sera donné à la fin du temps imparti.

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 franchissement des limites d'une zone (les limites latérales, la ligne fictive) est effective dès qu'une roue passe du mauvais côté de la limite.

ART. 11 – DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE

11.1 – Pied à terre ou appui

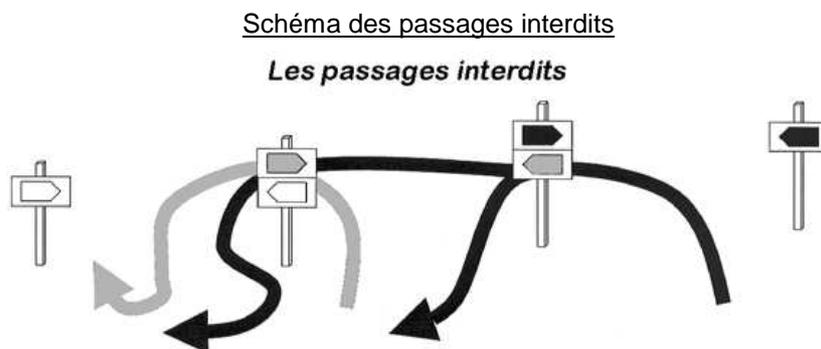
Est considéré comme pied à terre ou appui le fait qu'une partie du corps du pilote ou qu'une partie de la moto autre que pneus, repose-pieds, bloc et protection moteur, touche le sol ou prenne appui sur un obstacle.

11.2 – Echec

- REcul DE LA MOTO AVEC OU SANS PIED A TERRE,
- chute,
- guidon touchant le sol,
- avoir les deux pieds du même côté de la moto ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto lorsque celle-ci est cabrée,
- arrêt du moteur avec tout appui du pilote ou de la moto autre que les pneus,
- aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou d'une flèche qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale.
- la roue ou la machine passe au dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de 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,
- passer dans un sens ou dans l'autre une porte formée 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 du pilote à pied ou de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- refuser de franchir une zone.

TOUT CONSTAT D'ECHEC SERA SIGNALE INSTANTANEMENT PAR UN COUP DE SIFFLET.

N.B. Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre.



ART. 12 – PENALISATIONS

12.1 – Badges de pointage

Pour permettre d'établir les classements, des badges de pointage électroniques sont remis aux concurrents au point de départ. Ils devront être impérativement portés autour du cou avec le collier fourni.

Il incombe seuls aux concurrents de les présenter aux Commissaires.

Ils seront remis au départ de chaque manche. Si le concurrent perd son badge, il est disqualifié.

Les badges de pointage, ainsi que les feuilles de double pointage, doivent être remis à la personne en charge des classements. Il les conservera jusqu'à l'homologation des résultats.

12.2 – Barème des pénalisations

- Réussite = 0 point
- Un pied à terre ou appui = 1 point
- Deux pieds à terre ou 2 appuis = 2 points
- Trois pieds ou 3 appuis et plus = 3 points
- Echec = 5 points

Dans le cas d'une erreur de pointage sur le badge, et si le pilote est déjà parti sans correction, le Commissaire devra informer le Directeur de course dans la demi-heure qui suit par une notification.

ART. 13 – SANCTIONS

Toute infraction au Code de la Route sera sanctionnée d'un nombre de points variable en raison de la gravité de la faute commise suivant décision des Commissaires sportifs de l'épreuve.

- **Toutes tentatives de modification lors de la visite des zones par le pilote ou toutes autres personnes ayant un intérêt dans la performance de celui-ci** **10 points**
- Retard au départ, à l'arrivée ou à la fin de la manche 1 point par mn
- **Toutes tentatives de modification pendant la compétition des zones par le pilote ou toutes autres personnes ayant un intérêt dans la performance de celui-ci** **10 points supplémentaires**
- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en ait donné l'ordre 5 points supplémentaires
- Refus de l'assistant de sortir de la zone après que le commissaire en ait donné l'ordre 5 points supplémentaires
- Assistance dans le corridor (mécanique, maintien de la moto par l'assistant, etc) ou obstruction à l'entrée de celui-ci 5 points supplémentaires
- (1) Incorrection envers un Commissaire par le pilote ou l'assistant (après délibération du Jury) 20 points
- (1) Critique à voix haute envers l'organisation ou l'organisateur 20 points
- Non restitution de la plaque course en même temps que la carte de pointage 20 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 (sauf autorisation art. 4.3) disqualification
- Retard de plus de 20 minutes au départ, à l'arrivée ou à la fin de chaque manche disqualification
- Absence de port de protections individuelles obligatoires disqualification
- Absence de tapis de protection du sol au cours de la séance de mécanique ou de ravitaillement en carburant 50 €

(1) En cours d'épreuve, cette demande de sanction est signifiée au pilote par le responsable de zone au moyen d'un CARTON JAUNE. Le responsable de zone doit informer le Directeur de course par écrit **dans l'heure pour la première manche ou avant la publication des résultats pour la seconde manche** qui suit ce fait.

Tout pilote ayant reçu un carton jaune doit attendre impérativement la réunion de Jury. Une absence non justifiée à la remise des prix d'un des trois premiers de chaque catégorie est passible d'un blâme. Un comportement antisportif au cours de la remise des prix est passible d'un blâme.

En fin d'épreuve, après avoir convoqué les protagonistes, le Jury pourra appliquer la sanction suivante :

- 1^{ère} infraction 20 points
- 2^{ème} infraction disqualification
- 3^{ème} infraction disqualification de l'épreuve et du Championnat et convocation devant le Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage, celles-ci se cumulant.

Assistant :

Un assistant qui défend les chances d'un autre pilote se verra retirer son numéro de course par le Directeur de course, hormis accord ponctuel du commissaire de zone pour raison de sécurité.

Dans les deux semaines précédant la course, les entrainements sont autorisés par l'organisateur exclusivement dans des lieux prévus à cet effet. TOUT ENTRAINEMENT EN DEHORS DE CES LIEUX EST INTERDIT ET ENTRAINERA L'EXCLUSION DU OU DES PILOTES.

ART. 14 – CALENDRIER

Le Championnat de France se déroule sur les épreuves suivantes :

12 mai :	Scaer Moto Verte	Scaer (29)
03 août :	MC Ancelle	Ancelle (05)
04 août :	MC Ancelle	Ancelle (05)
15 septembre :	Cévennes Off Road	Pompignan (30)

Si pour une raison ou pour une autre, l'une d'entre elles devait être annulée, elle ne serait pas remplacée (sauf cas d'élections ou de referendum sur le plan national).

ART. 15 – CLASSEMENTS DE L'EPREUVE

Les organisateurs établiront quatre classements Experts, Open, Seniors 1, Seniors 2 par manche. Dans chaque catégorie, sera déclaré vainqueur le pilote ayant marqué le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions). Le classement de chaque manche sera établi dans l'ordre croissant des points.

Pour figurer au classement, le concurrent devra s'être présenté au 4/5 des zones.

15.1

Départage des ex-æquo dans la manche :

En fonction du nombre de zéro, de un, de deux, etc.,. En cas de maintien des ex-æquo, c'est celui qui aura effectué le temps de course le plus court qui sera déclaré vainqueur.

Le classement apparaissant sur le tableau d'affichage pendant la durée de l'épreuve a simplement un caractère indicatif. Seul le classement signé par le Directeur de course qui est affiché est officiel.

15.2

Sera déclaré vainqueur de l'épreuve le pilote ayant totalisé le plus de points attribués pour le Championnat. En cas d'ex-æquo, le total des pénalités des 2 manches est prépondérant.

ART. 16 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT

16.1

Points comptant pour les Championnats, à attribuer par manche, aux pilotes figurant sur les listes de notoriété dans les catégories EXPERTS, OPEN, SENIORS 1, AINSI QU'À TOUS LES SENIORS 2 :

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		

16.2

Seront retenus pour le classement final des catégories Seniors 1, Open, Seniors 2 la totalité des résultats moins 1 ou le plus mauvais, et la totalité des résultats moins 2 ou les plus mauvais pour la catégorie Experts.

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

ART. 17 – DEFINITION DES CATEGORIES

Ces catégories comprennent :

17.1 – Experts

- les pilotes Experts ayant marqué des points au Championnat Experts,
- le Champion de France Seniors 1 de l'année précédente,
- les pilotes sélectionnés par la Commission.

17.2 – Seniors 1

- les pilotes ayant marqué des points au Championnat Seniors 1,
- les pilotes du Championnat Jeunes ayant choisi cette option,
- le Champion Seniors 2,
- les pilotes sélectionnés par la Commission sur demande,
- les pilotes Experts classés après la 5ème place du Championnat de France Experts, âgés de moins de 21 ans au 1er janvier de l'année en cours, qui en font la demande.

17.3 – Open

- les pilotes ayant marqué des points au Championnat Open,
- les pilotes Seniors 1 classés après la 3ème place du Championnat de l'année précédente et Seniors 2 sélectionnés par la Commission sur demande,
- les pilotes du Championnat Jeunes ayant choisi cette option,
- les pilotes Experts n'ayant pas marqué de points pendant deux années consécutives, âgés de plus de 21 ans au 1er janvier de l'année en cours.

17.4 – Seniors 2

- les pilotes classés de la 2ème à la 20ème place du Championnat Seniors 2 de l'année précédente désirant rester dans cette catégorie,
- les pilotes du Championnat Jeunes ayant choisi cette option,
- les pilotes sélectionnés par la Commission.

17.5

Les changements de catégories sont définitifs dès l'homologation des résultats. Les demandes exceptionnelles de changement de catégorie devront parvenir à la F.F.M. avant le **15 octobre**.

Tout changement de catégorie en cours de saison annule le cumul des points acquis précédemment.

ART. 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 75 €. 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.

ART. 19 – JURY

La Commission Nationale de Trial désignera un Délégué et un Membre du Jury. Le Délégué sera 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 aura lieu la veille de l'épreuve après les vérifications et une seconde à la fin de l'épreuve.

ART. 20 – OFFICIELS

Les frais du délégué sont pris en charge à 50 % par le club et à 50 % par la F.F.M. ; ceux du Membre du Jury à 100 % par la F.F.M., ceux du Commissaire Technique et du Directeur de course à 100 % par le club.

CHAMPIONNAT DE FRANCE JEUNES SUR LES TERRAINS

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 au règlement de base du Championnat Adultes.

ART. 1 – CONCURRENTS

ART. 2 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

2.1 – Concurrents

2.2 – Assistants

ART. 3 – CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

ART. 4 – PARCOURS

ART. 5 – DEPART

ART. 6 – CALENDRIER

ART. 7 – CLASSEMENT DES MANCHES

ART. 8 – CLASSEMENT FINAL

ART. 9 – CONTROLE TECHNIQUE

9.1 – Parc fermé

9.2 – Numéros de course

ART. 10 – OFFICIELS

ART. 1 – CONCURRENTS

Le Championnat de France Espoir 1, Espoir 2, Espoir 3 et **Espoir 4** sur les « terrains » est ouvert aux pilotes titulaires d'une licence à l'année.

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

ART. 2 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

2.1 – Concurrents

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

- la confirmation de leur engagement,
- leur licence pour l'année en cours,
- leur CASM,
- un pouvoir médical, si non rempli sur la demande d'engagement, doit être rédigé et signé.

Les bulletins d'engagements sont disponibles par téléchargement sur le site www.ffmoto.org.

Les engagements doivent être envoyés à Philippe LE PIT (e-mail : philippe.le.pit@gmail.com – Tél. **06.82.43.65.01**) conformément aux dispositions indiquées dans le règlement particulier. A réception de l'engagement complet, Philippe LE PIT doit envoyer la confirmation au pilote sur laquelle doit figurer le numéro de téléphone de l'organisateur qui doit être joignable la veille de l'épreuve. L'information du numéro de course n'est pas obligatoire sur la confirmation.

Les engagements sont payables uniquement par chèque à l'ordre de chaque club organisateur et **seront clos 3 semaines** avant la date de l'épreuve.

Le droit d'engagement est de 100 € minoré à 50 € s'il lui-ci parvient 3 semaines avant la date de l'épreuve. Le montant des droits doit être joint au bulletin d'engagement.

En cas de refus d'engagement, le pilote en sera 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 seront remboursés.

Le montant des droits versés doit être remboursé par le club au coureur qui prévient de son forfait au plus tard 48 heures avant le jour de l'épreuve.

2.2 – Assistants

Les assistants doivent être licenciés et payer un droit d'inscription de **20 €**.

ART. 3 – CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

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

AGE	TYPE DE LICENCE	CATEGORIE	TITRE DE CHAMPION	MACHINE AUTORISEE	COULEUR DES FLECHES	ORDRE DES DEPARTS	NOMBRE DE TOURS
7 à 11 (*)	NJ	Espoirs 4	oui	- 80	noir	1 ^{er}	2
9 à 14 (*)	NJ	Espoirs 3	oui	- 125	jaune	2 ^{ème}	2
13 à 16 (*)	NJ, NCB, NCA	Espoirs 2	oui	- 125	verte	3 ^{ème} avec les Seniors 2	2
13 à 17 (*)	NJ, NCB NCA ou Inter	Espoirs 1	oui	- 125	bleue ou verte idem Open	4 ^{ème} avec les Open	2

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

Toute modification ou dégradation importante de la zone doit être signalée par un panneau à l'entrée de celle-ci.

L'assistant restera à l'extérieur, sauf pour « assurer » le pilote après acceptation du commissaire.

Le port du casque et des gants est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote.

Le couloir extérieur réservé aux organisateurs, pilotes, officiels et assistants (double ruban) est obligatoire pour ce cycle d'épreuves.

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.

ART. 4 – PARCOURS

Le Championnat de France Jeunes se déroule sur un terrain d'une longueur totale de 18 kms maximum, comprenant 2 manches de 15 zones.

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.

Le temps individuel pour effectuer la première manche est de 3 h. Le temps de la deuxième manche est de 2 h 30 mn.

Le départ de la deuxième manche est donné 3 h 30 mn après le départ de la première manche.

Le temps de franchissement de chaque zone est limité à 1'30".

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

ART. 5 – DEPART

Les heures de départ seront affichées la veille de l'épreuve à l'accueil administratif. Les départs doivent avoir lieu de façon à ce que le dernier pilote arrive à 17 h 30 mn.

Pour la première épreuve de la saison, les ordres de départ sont définis la veille de l'épreuve par tirage au sort à l'intérieur de chaque catégorie.

Pour les autres épreuves, l'ordre des départs est inverse au classement de l'épreuve précédente. Les nouveaux engagés partent au début de leur catégorie.

L'ordre des catégories est : **Espoir 4**, Espoir 3, Espoir 2 avec les « Senior 2 », Espoir 1 avec les « Open ».

ART. 6 – CALENDRIER

Le Championnat Jeunes se déroule sur les épreuves suivantes :

12 mai :	Scaer Moto Verte	Scaer (29)
03 août :	MC Ancelle	Ancelle (05)
04 août :	MC Ancelle	Ancelle (05)
15 septembre :	Cévennes Off Road	Pompignan (30)

ART. 7 – CLASSEMENT DES MANCHES

Le décompte des pénalités se fera selon les Règles Techniques de la Discipline.

Départage des ex-æquo dans la manche :

En fonction du nombre de zéro, de un, de deux, etc. En cas de maintien des ex-æquo, c'est celui qui aura effectué le temps de course le plus court qui sera déclaré vainqueur.

Sera déclaré vainqueur de l'épreuve le pilote ayant totalisé le plus de points attribués pour le Championnat. En cas d'ex-æquo, le meilleur total des pénalités des 2 manches est prépondérant.

Le classement apparaissant sur le tableau d'affichage pendant la durée de l'épreuve a simplement un caractère indicatif. Seul le classement signé par le Directeur de course qui est affiché est officiel.

ART. 8 – CLASSEMENT FINAL

Seront retenus pour le classement final, la totalité des résultats moins 1 ou le plus mauvais.

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

ART. 9 – CONTROLE TECHNIQUE

Voir ART. 5.1 du règlement du Championnat de France Adultes.

Un Commissaire Technique sera nommé par la Commission.

La protection individuelle « dorso-ventrale » est obligatoire pour les pilotes. Elle sera présentée au contrôle technique et son utilisation pourra être vérifiée à tout moment de la course.

9.1 – Parc fermé

Un parc fermé **pourra** être aménagé, contigu à l'arrivée. Les machines seront mises en parc fermé pendant 30 minutes après l'arrivée du dernier concurrent de la catégorie.

Les concurrents doivent retirer leur moto dans les 30 minutes après la réouverture du parc.

Passé ce délai, les surveillants du parc ne seront plus responsables des machines qui y resteraient.

9.2 – Numéros de course

Les pilotes devront porter ce numéro sur un dossard fourni ou imprimé par leur soin sur les faces avant et arrière de leur tenue. Les assistants devront porter le dossard fourni.

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.

Epaisseur du trait = 2 cm

Il est conseillé d'imprimer les numéros de la couleur correspondant à la catégorie :

Catégorie ESP 4 = Noir RAL 9011

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

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

Au terme de la 2^{ème} manche, le pilote et l'assistant doivent rendre simultanément la carte de pointage et le(s) dossard(s) au Directeur de course dès son arrivée.

ART. 10 – OFFICIELS

Voir ART. 20 du règlement du Championnat de France Adultes.

CHAMPIONNAT ET TROPHÉE DE FRANCE FEMININ

CLAUSES PARTICULIÈRES

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 au règlement de base du Championnat Adultes.

ART. 1 – DEFINITION

ART. 2 – CONCURRENTES

ART 3 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

3.1 – Concurrentes

3.2 – Assistants

ART. 4 – CARACTERISTIQUES DU CHAMPIONNAT

ART. 5 – PARCOURS

ART. 6 – DEPART

ART. 7 – CALENDRIER

ART. 8 – CLASSEMENT DES MANCHES

ART. 9 – CLASSEMENT FINAL

ART. 10 – CONTROLE TECHNIQUE

10.1 – Numéros de course

ART. 11 – OFFICIELS

ART. 1 – DEFINITION

La F.F.M. met en compétition le **CHAMPIONNAT DE FRANCE FEMININ** et le **TROPHÉE DE FRANCE FEMININ** qui se disputent sur les mêmes épreuves que celles du Championnat de France Jeunes.

ART. 2 – CONCURRENTES

Les deux catégories sont ouvertes exclusivement aux Féminines titulaires d'une licence française compétition ou licence internationale.

Les licences à la journée sont acceptées, mais leurs détentrices ne sont pas retenues pour l'attribution des points du Championnat ou du Trophée.

ART 3 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

3.1 – Concurrentes

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

- la confirmation de leur engagement,
- leur licence pour l'année en cours,
- leur CASM ou leur permis de conduire ou la licence A1.

Les bulletins d'engagements sont disponibles par téléchargement sur le site www.ffmoto.org.

Les engagements doivent être envoyés à Philippe LE PIT (e-mail : philippe.le.pit@gmail.com – Tél. **06.82.43.65.01**) conformément aux dispositions indiquées dans le règlement particulier. A réception de l'engagement complet, Philippe LE PIT doit envoyer la confirmation au pilote sur laquelle doit figurer le numéro de téléphone de l'organisateur qui doit être joignable la veille de l'épreuve. L'information du numéro de course n'est pas obligatoire sur la confirmation.

Les engagements sont payables uniquement par chèque à l'ordre de chaque club organisateur et **seront clos 3 semaines** avant la date de l'épreuve.

Le droit d'engagement est de 100 € minoré à 50 € s'il lui-ci parvient 3 semaines avant la date de l'épreuve. Le montant des droits doit être joint au bulletin d'engagement.

En cas de refus d'engagement, le pilote en sera 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 seront remboursés.

Le montant des droits versés doit être remboursé par le club au coureur qui prévient de son forfait au plus tard 48 heures avant le jour de l'épreuve.

3.2 – Assistants

Les assistants doivent être licenciés et payer un droit d'inscription de **20 €**.

ART. 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	NOMBRE DE TOURS
Championnat de France	oui	à l'appréciation du délégué	après les Espoirs 3	2
Trophée Féminin	non	noires	après les Espoirs 4	2

Toute modification ou dégradation importante de la zone doit être signalée par un panneau à l'entrée de celle-ci.

L'assistant restera à l'extérieur, sauf pour "assurer" le pilote après acceptation du commissaire.

Le port du casque et des gants est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote.

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.

ART. 5 – PARCOURS

2 manches de 15 zones.

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.

Le temps individuel pour effectuer la première manche est de 3 h. Le temps de la deuxième manche est de 2 h 30 mn.

Le départ de la deuxième manche est donné 3 h 30 mn après le départ de la première manche.

Le temps de franchissement de chaque zone est limité à 1'30".

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

ART. 6 – DEPART

Les heures de départ sont calquées sur celles du Championnat Jeunes (cf article 5).

Pour la première épreuve de la saison, les ordres de départ sont définis la veille de l'épreuve par tirage au sort à l'intérieur de chaque catégorie.

Pour les autres manches, l'ordre des départs est inverse au classement de l'épreuve précédente. Les nouveaux engagés partent au début de leur catégorie.
L'ordre des catégories est : Trophée puis Championnat de France.

ART. 7 – CALENDRIER

Le Championnat Féminin se déroule sur les épreuves suivantes :

12 mai :	Scaer Moto Verte	Scaer (29)
03 août :	MC Ancelle	Ancelle (05)
04 août :	MC Ancelle	Ancelle (05)
15 septembre :	Cévennes Off Road	Pompignan (30)

ART. 8 – CLASSEMENT DES MANCHES

Le décompte des pénalités se fera selon les Règles Techniques de la Discipline.

Départage des ex-æquo dans la manche :

En fonction du nombre de zéro, de un, de deux, etc. En cas de maintien des ex-æquo, c'est celui qui aura effectué le temps de course le plus court qui sera déclaré vainqueur.

Sera déclaré vainqueur de l'épreuve le pilote ayant totalisé le plus de points attribués pour le Championnat. En cas d'ex-æquo, le meilleur total des pénalités des 2 manches est prépondérant.

Le classement apparaissant sur le tableau d'affichage pendant la durée de l'épreuve a simplement un caractère indicatif. Seul le classement signé par le Directeur de course qui est affiché est officiel.

ART. 9 – CLASSEMENT FINAL

Seront retenus pour le classement final, la totalité des résultats moins 1 ou le plus mauvais.

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

ART. 10 – CONTROLE TECHNIQUE

Voir ART. 5.1 du règlement du Championnat de France Adultes.

Un Commissaire Technique sera nommé par la Commission.

La protection individuelle « dorso-ventrale » est obligatoire pour les pilotes mineurs et fortement conseillée pour les majeurs. Elle sera présentée au contrôle technique et son utilisation pourra être vérifiée à tout moment de la course.

10.1 – Numéros de course

Les pilotes devront porter ce numéro sur un dossard fourni ou imprimé par leur soin sur les faces avant et arrière de leur tenue. Les assistants devront porter le dossard fourni.

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.

Epaisseur du trait = 2 cm

Il est conseillé d'imprimer les numéros de la couleur correspondant à la catégorie :

Catégorie Championnat Féminine = premier chiffre Vert RAL 6024 et second chiffre Jaune RAL 1021

Catégorie Trophée Féminin = Noir RAL 9011

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

Au terme de la 2^{ème} manche, le pilote et l'assistant doivent rendre simultanément la carte de pointage et le(s) dossard(s) au Directeur de course dès son arrivée.

ART. 11 – OFFICIELS

Se reporter à l'art. 20 du règlement du Championnat de France Adultes.

**MINI-TRIAL
(CHALLENGE EDUCATIF NATIONAL)**

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 au règlement de base du Championnat Adultes.

ART. 1 – CONCURRENTS

ART. 2 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

2.1 – Concurrents

ART. 3 – CARACTERISTIQUES DU CHALLENGE EDUCATIF NATIONAL

ART. 4 – PARCOURS

ART. 5 – DEPART

ART. 6 – CALENDRIER

ART. 7 – CLASSEMENT

ART. 8 – CONTROLE TECHNIQUE

ART. 9 – OFFICIELS ET ENCADREMENT

ART. 1 – CONCURRENTS

La F.F.M. met en compétition le CHALLENGE EDUCATIF NATIONAL appelé Mini-Trial en trois catégories MT2, MT3 et MTE. Il est ouvert aux pilotes détenteurs d'une licence NJ.

ART. 2 – ACCUEIL ADMINISTRATIF

2.1 – Concurrents

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

- la confirmation de leur engagement,
- leur licence pour l'année en cours,
- un pouvoir médical, si non rempli sur la demande d'engagement, doit être rédigé et signé.

Les bulletins d'engagements sont disponibles par téléchargement sur le site www.ffmoto.org.

Les engagements doivent être envoyés à Philippe LE PIT (e-mail : philippe.le.pit@gmail.com – Tél. 06.82.43.65.01) conformément aux dispositions indiquées dans le règlement particulier. A réception de l'engagement complet, Philippe LE PIT doit envoyer la confirmation au pilote sur laquelle doit figurer le numéro de téléphone de l'organisateur qui doit être joignable la veille de l'épreuve. L'information du numéro de course n'est pas obligatoire sur la confirmation.

Les engagements, dont le montant des droits est de **20 €**, sont payables uniquement par chèque à l'ordre de chaque club organisateur et **seront clos 3 semaines** avant la date de l'épreuve. Le montant des droits doit être joint au bulletin d'engagement.

Tout pilote s'engageant après la date de clôture paiera un droit d'engagement de **40 €**

En cas de refus d'engagement, le pilote en sera 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 seront remboursés.

Le montant des droits versés doit être remboursé par le club au coureur qui prévient de son forfait au plus tard 48 heures avant le jour de l'épreuve.

ART. 3 – CARACTERISTIQUES DU CHALLENGE EDUCATIF NATIONAL

CATEGORIES	MACHINES AUTORISEES	NOMBRE DE TOURS	COULEUR DES FLECHES
MT2	Cylindrée inférieure à 80 Boite à vitesse obligatoire	4 tours de 6 zones	orange
MT3	Boite à vitesses interdite	4 tours de 6 zones	blanche
MTE	Motos électriques	4 tours de 6 zones	blanche

Est considérée boite à vitesses une moto qui dispose d'une boite à sélecteur au pied.

Les trois catégories roulent dans certaines zones du trial situées à proximité du départ et qui comportent une entrée de zone spécifique à ces catégories.

L'accès aux zones n'est autorisé qu'aux officiels du contrôle. L'assistant restera à l'extérieur, sauf pour "assurer" le jeune pilote à un point précis de la zone et après acceptation du commissaire.

Le port du casque et des gants est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote.

Le couloir extérieur réservé aux organisateurs, officiels et assistants (double ruban) est obligatoire pour ce cycle d'épreuves.

ART. 4 – PARCOURS

Le Challenge Educatif se déroule sur 4 tours de 6 zones rassemblées sur un parcours adapté ne dépassant pas un kilomètre de long. Le départ est donné sur le podium.

Deux de ces 6 zones doivent être de niveau supérieur pour chaque catégorie.

Le départ doit s'effectuer entre 9 h et 10 h. Le temps de course est de 5 h dont 1 h de coupure entre le 2^{ème} et le 3^{ème} tour.

Le parcours se fait sous la surveillance d'un éducateur. L'éducateur peut aussi avoir pour mission de noter les pilotes dans les zones.

ART. 5 – DEPART

Les participants partent dans cet ordre MT3, puis MTE et MT2.

ART. 6 – CALENDRIER

29 septembre : AM ALLASSACOISE Allassac (19)

ART. 7 – CLASSEMENT

Trois critères sont pris en compte pour définir ce classement :

1 : aptitude au pilotage

2 : comportement, fair play

3 : sécurité matériel

1 : aptitude au pilotage : les points attribués correspondent aux points figurant sur la fiche de pointage.

2 : comportement, fair play : si le comportement verbal ou gestuel du pilote ou de son encadrement est en cause, une pénalité pouvant aller jusqu'à 5 points sera ajoutée. Dans le cas de récidive, l'exclusion sera immédiate.

3 : sécurité matériel : en cas de présentation de matériel défectueux, 3 points de pénalités seront attribués avant exclusion.

L'application des pénalités 2 et 3 sera faite par le Jury.

Le départage sportif des ex-æquo se fera sur le franchissement d'une zone supplémentaire décidée et

retracée par le délégué, située de préférence à proximité de l'arrivée. Si l'ex-æquo subsiste après les règles habituelles en vigueur dans la discipline, le franchissement se répétera jusqu'au départage final.

ART. 8 – CONTROLE TECHNIQUE

Un parc fermé doit être aménagé, contigu à l'arrivée.

Les machines des concurrents doivent y entrer aussitôt après l'arrivée du pilote.

ART. 9 – OFFICIELS ET ENCADREMENT

Se reporter à l'art. 20 du règlement du Championnat de France Adultes.

**TABLEAU RECAPITULATIF POUR L'ORGANISATION EN 2013
D'UNE EPREUVE DES CHAMPIONNATS ADULTES, JEUNES ET FEMININ,
DU CHALLENGE EDUCATIF
CUMULES AVEC UNE EPREUVE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE**

	<i>AGE</i>	<i>TYPE DE LICENCE</i>	<i>MACHINE</i>	<i>FLECHES DE ZONES</i>	<i>ORDRE DES DEPARTS</i>	<i>NOMBRE DE TOURS</i>	<i>TEMPS IMPARTI</i>
<i>MT2</i>	6 ans (révolus) à 11 ans (*)	NJ	Inf à 80 cc boîte à vitesse obligatoire	oranges	Entre 9 h et 10 h	4 tours 6 zones spécifiques	5 h dont 1 h de coupure entre T2 et T3
<i>MT3 et MTE</i>	6 ans (révolus) à 11 ans (*)	NJ	Boite à vitesses interdite Moto électrique	blanches	Entre 9 h et 10 h	4 tours 6 zones spécifiques	5 h dont 1 h de coupure entre T2 et T3
<i>Espoir 4</i>	7 ans (révolus) à 11 ans (*)	NJ	Inf à 80 cc	noires	1 ^{er}	2 manches	3 h et 2 h 30 mn
<i>Trophée Féminin</i>	à partir de 12 ans (*)	NJ, NCB, NCA ou inter	En fonction de l'âge	noires	2 ^{ème}	2 manches	3 h et 2 h 30 mn 3 h et 2 h 30 mn
<i>Championnat Espoir 3</i>	9 à 14 ans (*)	NJ	125 cc	jaunes	3 ^{ème}	2 manches	3 h et 2 h 30 mn
<i>Championnat Féminin</i>	à partir de 12 ans (*)	NJ, NCB, NCA ou inter	En fonction de l'âge	jaunes ou vertes	4 ^{ème}	2 manches	3 h et 2 h 30 mn 3 h et 2 h 30 mn
<i>Championnat Espoir 2 et Senior 2</i>	13 à 16 ans (*)	NJ, NCB, NCA	125 cc	vertes	5 ^{ème}	2 manches	3 h et 2 h 30 mn
<i>Championnat Espoir 1 et Open</i>	13 à 17 ans (*)	NJ, NCB, NCA ou inter	125 cc	bleues ou vertes	6 ^{ème}	2 manches	3 h et 2 h 30 mn
<i>Championnat Senior 1</i>	Plus de 16 ans	NCB, NCA ou inter		bleues	7 ^{ème}	2 manches	3 h et 2 h 30 mn
<i>Championnat Expert</i>	Plus de 16 ans	NCB, NCA ou inter		rouges	8 ^{ème}	2 manches	3 h et 2 h 30 mn

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