

DISCIPLINE TRIAL

Les présentes règles techniques et de sécurité de la discipline Trial sont édictées par la Fédération Française de Motocyclisme en application de l'article L 131-16 du code du sport relatif à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives et conformément aux articles R.331-18 à R.331-45 de ce même Code.

Elle a vocation à s'appliquer à l'ensemble des manifestations de Trial organisées sur le territoire français par tout organisateur relevant ou non de la fédération délégataire.

Les règles techniques et de sécurité Trial posent les règles communes à la discipline et les règles applicables aux spécialités suivantes :

- Titre I : règles communes à la discipline p.1
- Titre II : Le Trial en milieu naturel p.4
- Titre III : Le Trial Indoor p.5

Au cas où un organisateur ferait une demande pour organiser une épreuve ou manifestation dans une discipline ou spécialité non répertoriée, il conviendra de se référer aux règles techniques et de sécurité de la spécialité la plus voisine pour apprécier les règles techniques et de sécurité applicables.

TITRE I : REGLES COMMUNES A LA DISCIPLINE

ARTICLE 1 : DEFINITION

Un trial est une épreuve de maniabilité "tout terrain" où les qualités de conduite, d'équilibre et de contrôle de la machine sont prépondérantes. Le classement d'un Trial s'établit sur la qualité de franchissement de "zones" d'obstacles naturels ou artificiels.

ARTICLE 2 : AUTORISATION DES MANIFESTATIONS ET AUTORISATION DES MANIFESTATIONS

En application des articles R.331-18 et suivants du Code du sport relatifs aux concentrations et manifestations sur les voies ouvertes ou dans les lieux non ouverts à la circulation publique et comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, doivent être respectées les procédures administratives suivantes :

- L'organisation d'une manifestation de trial est soumise à autorisation préfectorale.

ARTICLE 3 : PREVENTION

a) Protection Incendie

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

b) Protection Environnement

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

ARTICLE 4 : ENCADREMENT DES MANIFESTATIONS

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

- 1 Directeur de Course,
- Des Commissaires de zones, en nombre suffisant selon l'importance de la manifestation et de sa durée, qui ont pour mission d'arrêter les concurrents à l'entrée de leur zone, de vérifier que la zone est libre, de donner le signal du départ individuellement à chaque pilote et de noter les fautes de pilotage,
- Des Commissaires Technique en nombre suffisant.

ARTICLE 5 : MEDICALISATION DES MANIFESTATIONS

En raison de la faible accidentalité de la discipline Trial, celle-ci n'a pas, contrairement aux autres disciplines sportives hors moto-ball, l'obligation de prévoir un dispositif médical spécifique pour les épreuves, toutefois, les secours, ambulances, pompiers, médecin, doivent pouvoir se rendre sur le terrain dans un délai raisonnable.

ARTICLE 6 : SPECIFICATIONS GENERALES DES MACHINES

Les manifestations de Trial sont ouvertes aux véhicules dans les catégories I : groupe A1, A3 (motocycles solos dont 50cc automatique), groupe B2 (side-car) et catégorie II groupe G (quads).

a) Généralités

Les motocycles doivent avoir été réceptionnés par type ou à titre isolé dans le cadre de la législation française par les importateurs ou les fabricants.

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

- Un garde-chaîne doit être installé au pignon de l'arbre intermédiaire.
- Un garde-chaîne doit être installé de telle manière à empêcher que la jambe/le pied du pilote ne se coince entre la course de la chaîne inférieure et la couronne arrière.

- Une protection doit être placée sur la surface de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les doigts.
- Les repose-pieds peuvent être du type rabattable, mais dans ce cas, devront être équipés d'un dispositif pour que le retour à la position normale soit automatique, et une protection intégrale d'un rayon de 8 mm au moins doit se trouver à l'extrémité du repose-pied.
- Les disques de frein avec les bords découpés en dents de scie sont interdits. Largeur maximum des ouvertures recommandées dans les disques de frein: 3 mm. Rayon minimum : 3 mm, rayon maximum: 5 mm.
- Les disques de freins doivent être recouverts d'une protection extérieure en matière plastique, recouvrant la partie du disque exposée du disque avant et partiellement, le disque arrière. Toute ouverture dans la protection extérieure doit être couverte par une mousseline métallique ou un treillis en fil de fer.
- Etre équipés d'un système d'arrêt moteur automatique apposé sur le guidon côté gauche et relié au poignet du pilote.
- Les garde-boue doivent être bordés, les poignées et les leviers doivent être boulés. Toutes Les aspérités dangereuses doivent être protégées ou supprimées.
- Tout changement de machine est interdit après le départ du pilote.
- Les pneus de Moto-Cross ou d'Enduro sont interdits.

L'usage de rétroviseurs, clignotants ou plaques métalliques saillantes est déconseillé (instruction DGPN 99-4268 du 14/06/99).

Mesure du niveau sonore des machines :

Le niveau sonore des motos (à l'exception des machines classiques et historiques) devra être conforme aux normes en vigueur selon la méthode "2 Mètres Max", détaillée dans les Règles Techniques et de Sécurité "niveau sonore des machines".

Le niveau sonore maximum autorisé est de :

- 104 dB/A pour une moto de trial 2T ;
- 106 dB/A pour une moto de trial 4T.

Une machine qui n'est pas conforme aux limites stipulées peut se présenter 3 fois.

b) Dispositions particulières pour les side-cars

La roue du side-car ne doit pas être motrice, ni freinée.

Le passager placé dans le side-car doit être protégé de la roue motrice.

Un coupe circuit fonctionnant automatiquement en cas d'éjection du pilote est obligatoire.

Dimensions minimum de side-car :

- Longueur hors tout : 1 350 mm
- Largeur de l'habitacle au droit du siège : 300 mm
- Largeur ou diamètre de l'extrémité avant : 150 mm
- Plus grande hauteur de la caisse : 375 mm
- Plus grande largeur de la caisse : 300 mm
- Longueur du nez : 450 mm
- Voie de l'attelage : 800 mm
- Hauteur de la paroi entre l'aile et le nez : 50 mm.

c) Dispositions particulières pour les quads

Un coupe-circuit fonctionnant automatiquement en cas d'éjection du pilote est obligatoire

Les quads peuvent être propulsés par 2 ou 4 roues motrices. Ces roues doivent tourner ensemble par paire (train AR et AV) sans différentiel.

d) Motocycles classiques et historiques

Sont considérés comme motocycles classiques et historiques et éligibles pour participer aux activités dites de « motos anciennes » les motocycles ayant plus de 20 ans d'homologation type carte grise ou année modèle (machines répliquas comprises). On entend par « répliqua » toute machine qui présente une esthétique similaire au modèle original.

ARTICLE 7 : AGES, PERMIS, CYLINDREES ET TERRAINS

AGE	CYLINDREE	CARACTÉRISTIQUES DU PARCOURS
A partir de 7 ans jusqu'à 10 ans	jusqu'à 80cc maximum sur circuit fermé	Circuit fermé de 12 km maximum 12 zones d'une longueur de 20 m maximum
A partir de 11 ans jusqu'à 13 ans	jusqu'à 125cc maximum sur circuit fermé	Circuit fermé de 12 km maximum 15 zones d'une longueur de 30 m maximum
A partir de 14 ans	jusqu'à 125cc maximum sur circuit fermé Permis de conduire correspondant à la cylindrée de la machine sur voies ouvertes à la circulation publique	
A partir de 15 ans	Cylindrée libre sur circuit fermé 50cc maximum avec permis correspondant sur voies ouvertes à la circulation publique	Parcours de 60 km maximum 4 tours maximum Longueur des zones : 80 m maximum
A partir de 16 ans	Cylindrée libre sur circuit fermé 125cc maximum avec permis correspondant sur voies ouvertes à la circulation publique	
A partir de 18 ans	Cylindrée libre sur circuit fermé Cylindrée libre avec permis correspondant sur voies ouvertes à la circulation publique	

ARTICLE 8 : EQUIPEMENTS ET VETEMENTS DE PROTECTION DES PARTICIPANTS

Les pilotes et assistants doivent obligatoirement être équipés de :

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

ARTICLE 9 : ZONES

C'est en fonction des réussites ou des échecs de franchissement de ces passages que sont effectués les classements.

Afin de canaliser le public et d'assurer la régularité du franchissement, les zones doivent être entièrement délimitées.

Les zones sont des passages choisis en raison de leurs difficultés naturelles de franchissement et où les qualités d'équilibre et de pilotage sont mises en évidence.

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

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

Les pilotes sont considérés comme entré ou sorti de la zone dès que l'axe de la roue avant a dépassé les panneaux indiquant le début ou la fin de la section.

Les zones doivent être tentées dans l'ordre numérique prévu par l'organisateur ; il est interdit de franchir après coup une zone qui aurait été oubliée ou manquée.

ARTICLE 10 : DELIMITATIONS DES ZONES

a) Généralités

Les zones sont délimitées autant que possible par des obstacles naturels ou la topographie du terrain. Les zones doivent être signalées par deux panneaux placés au début (avec le numéro de la zone) et à la fin de chaque section.

La largeur peut être réduite par des flèches placées pointe à pointe pour former des portes, laissant une ouverture minimum de 1,20 m pour les solos.

La matérialisation du tracé entre deux portes successives peut être indiquée par un ruban résistant et bien visible, solidement attaché aux obstacles naturels ou à des piquets solidement enfoncés dans le sol.

Le ruban doit être placé au moins à 10 cm, au plus à 30 cm, du sol et en dehors de l'alignement des flèches (il ne doit pas être attaché à celles-ci).

Les piquets doivent être placés suffisamment près les uns des autres pour éviter tout déplacement du ruban.

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

b) Side-cars

Les zones pour les side-cars doivent avoir une largeur minimale de 2 m. Les organisateurs doivent tracer des zones qui permettent aux pilotes d'enrouler leurs mouvements et d'éviter de progresser par à-coups ou bonds successifs.

c) Quads

Les zones pour les quads doivent avoir une largeur minimale de 2 m. Les organisateurs doivent tracer des zones qui permettent aux pilotes d'enrouler leurs mouvements et d'éviter de progresser par à-coups ou bonds successifs.

C'est l'axe des roues avant de la machine qui détermine le franchissement de l'entrée et de la sortie de zone.

ARTICLE 11 : ARTICLE RESERVE

ARTICLE 12 : ARTICLE RESERVE

ARTICLE 13 : ARTICLE RESERVE

ARTICLE 14 : ARTICLE RESERVE

ARTICLE 15 : ARTICLE RESERVE

ARTICLE 16 : ARTICLE RESERVE

ARTICLE 17 : ACTIVITES EDUCATIVES

AGE	CATEGORIES	% PENTE	CYLINDRÉE	HAUTEUR D'OBSTACLE
6/9 ans	Educatif	30%	50cc maximum	0,30 m

TITRE II : TRIAL EN MILIEU NATUREL

ARTICLE 18 : DEFINITION

Le Trial en milieu naturel est une activité destinée à mettre en évidence les aptitudes de franchissement, les qualités d'équilibre et de pilotage des participants en empruntant exclusivement des obstacles naturels.

ARTICLE 19 : TERRAINS DE COMPETITION ET D'ENTRAINEMENT

Le terrain tracé dans un lieu ouvert à la circulation publique doit éviter, autant que possible, les voies goudronnées. Il peut être composé de un, deux, trois ou quatre tours. Le kilométrage total varie de 30 à 60 kilomètres. Il doit être fléché ou repéré.

Le terrain tracé dans un lieu non ouvert à la circulation publique doit éviter, autant que possible, les voies goudronnées. Il peut être composé d'un ou plusieurs tours. Le kilométrage varie de 6 à 45 kilomètres. Il doit être fléché ou repéré.

Pour les compétitions admettant des side-cars, des quads ou réservées à de jeunes pilotes, le kilométrage peut être encore réduit. Les pilotes doivent respecter la réglementation du Code de la Route et la signalisation des zones.

ARTICLE 20 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

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

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

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

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

ARTICLE 21 : ZONES

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

ARTICLE 22 : TEMPS IMPARTI

Le temps imparti aux pilotes est seulement déterminé pour fixer le cadre et le déroulement de l'épreuve, la compétition s'effectuant à partir des fautes commises au cours du franchissement des zones, la vitesse ne jouant qu'un rôle très secondaire.

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

Les départs sont individuels.

Calcul du temps minimum :

Le délai accordé pour effectuer le parcours est calculé par addition :

- du temps nécessaire pour réaliser le kilométrage sur la base d'une moyenne de 20 km/h ou de 15 km/h pour les compétitions régionales ou admettant des side-cars, des quads ou réservées à de jeunes conducteurs,
- de 6 minutes de reconnaissance par zone et par tour.

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

ARTICLE 23 : MESURES EXCEPTIONNELLES

Le temps imparti peut être allongé sur décision du Directeur de Course en cas de force majeure.

Si le jour de l'épreuve, certaines parties de parcours de liaison ou certaines zones sont devenues trop difficiles, le Directeur de Course peut les modifier ou les supprimer.

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

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

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

ARTICLE 24 : NORMES MINIMUM RELATIVES A LA PRATIQUE DU TRIAL EN TERRAIN FERMÉ

La pratique du Trial sur terrain fermé nécessite au minimum le respect des normes suivantes :

- Surface du terrain sur lequel est tracé le parcours : 1 hectare au moins,
- Parc coureurs : 500 m², sol plat et stabilisé,

ARTICLE 25 : NORMES MINIMUM RELATIVES A LA PRATIQUE DU TRIAL URBAIN

La pratique du Trial Urbain nécessite au minimum le respect des normes suivantes :

- Circuit d'une longueur minimum de 800 mètres et maximum de 1500 mètres le circuit ne doit pas se recouper ou former des allers retours ;
- Le nombre de zones sera de 8 maximum et chaque groupe de zones ne pourra pas regrouper plus de 2 zones ;
- Une distance minimum de 80 mètres entre 2 groupes de zones doit être respectée ;
- Parc coureurs : 500 m², sol plat et stabilisé.

TITRE III : TRIAL INDOOR

ARTICLE 26 : DEFINITION

Le Trial Indoor est une manifestation se déroulant en intérieur et comportant des zones d'évolution composées d'éléments naturels (tronc d'arbres, rochers, etc.) ou artificiels (dalles en béton, poutres en bois, etc.).
Il est envisageable qu'une telle manifestation se déroule en extérieur.

ARTICLE 27 : CONCURRENTS

Le nombre de pilotes doit être réduit à 12 maximum.

ARTICLE 28 : TERRAINS

Il n'y a pas de parcours de liaison proprement dit, mais les zones doivent être séparées par un espace neutralisé.
Un espace d'échauffement extérieur au bâtiment sera mis à disposition des pilotes. Cet espace devra être clôturé et inaccessible au public.

Pour les épreuves en salle fermée, une attention toute particulière doit être apportée au système d'extraction des fumées émises par les machines, afin de ne pas incommoder le public, les pilotes et les membres de l'organisation. Ces systèmes doivent être en conformité avec les normes établies par le Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé s'appuyant sur les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, de l'Agence Nationale de Sécurité Sanitaire de l'Alimentation de l'Environnement et du Travail et du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France, à savoir :

- 100 mg/m³ (87 ppm)..... de moyenne maximum pour une exposition de 15 mn
- 60 mg/m³ (52 ppm) de moyenne maximum pour une exposition de 30 mn
- 30 mg/m³ (26 ppm) de moyenne maximum pour une exposition de 1h
- 10 mg/m³ (9 ppm) de moyenne maximum pour une exposition de 8h.

ARTICLE 29 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

Les zones d'évolution doivent être tracées à l'intérieur d'une enceinte délimitée par des barrières (d'une hauteur d'environ 1 mètre) interdites d'accès au public. Les spectateurs ne pourront en aucun cas se trouver à moins de 3 m des zones d'évolution.
Ce dispositif n'est pas exigé si le public est installé en surplomb (de 2 mètres environ) derrière une barrière de retenue.

ARTICLE 30 : ZONES

Le nombre maximum ne doit pas dépasser 10 zones ; un descriptif précis des zones devra accompagner le règlement particulier.
Les zones avec passage humide doivent être situées en fin de parcours.
Les obstacles en mouvement ou en feu sont interdits.
Tous les éléments composant les divers obstacles doivent être disposés au sol de manière stable.
Les sorties verticales ne doivent pas dépasser 1,2 m et l'aire de réception doit être totalement dégagée.

ARTICLE 31 : ARTICLE RESERVE

ARTICLE 32 : TEMPS DE COURSE

Au premier tour, il est prévu un temps global pour la réalisation du parcours. Au delà, le pilote sera pénalisé d'un point par minute.
Pour le deuxième tour, la direction de course détermine un temps de passage pour chaque zone. Le temps réalisé par les pilotes sur chaque zone sera sanctionné de 1 point par tranche de 30 secondes au delà du temps de référence.

Incident mécanique :

Pendant son passage, en cas de panne demandant un temps de réparation supérieure à une minute, le pilote peut se rendre au parc d'assistance. Après réparation, il pourra reprendre le parcours là où il l'a quitté dans la mesure où le concurrent qui a pris sa suite aura terminé son tour.
S'il ne se représente pas dans les 15 minutes qui ont suivi son arrêt, il sera mis hors course pour le tour.

ARTICLE 33 : DEPART

Les départs sont donnés à titre individuel, un seul pilote à la fois peut être admis sur le terrain, sauf pour les zones spécialement aménagées avec un tracé double. Le pilote doit être prêt dès que celui qui le précède est admis en piste, il doit attendre l'ordre de la direction de course avant de s'élancer.