

## 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.

La règle technique et de sécurité Trial pose les règles communes à la discipline (Titre I) et les règles applicables aux spécialités suivantes :

- Le Trial en milieu naturel (Titre II)
- Le Trial Indoor (Titre III)

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 non-stop et pour les terrains fermés.

##### 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.
- Être équipés d'un coupe-circuit 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).

### Contrôle du bruit :

La mesure du niveau sonore des machines s'effectuera avec un microphone placé à 50 cm du tuyau d'échappement, à un angle de 45° mesuré à partir de la ligne médiane de l'extrémité du tuyau et à la hauteur du tuyau d'échappement, mais à 20 cm au minimum au-dessus du sol. Si cela est impossible, le microphone pourra être placé à 45° vers le haut. Pendant le contrôle uniquement, chaque motorcycle doit être équipée d'une rallonge (min. 30 cm) au câble de bougie. Une extrémité de cette rallonge doit être branchée au capuchon de bougie originel, alors que l'autre extrémité est équipée d'un autre capuchon fixé normalement sur la bougie d'origine. Pendant la mesure du niveau sonore, tout véhicule non muni d'un point mort dans la boîte de vitesses, doit être placé sur un support.

Une marque sera apposée sur les silencieux lorsqu'ils seront contrôlés, et il sera interdit de les changer après vérification, sauf pour un silencieux de rechange qui devra également être vérifié et scellé.

Le coureur maintiendra son moteur en marche sans vitesse enclenchée et augmentera les tours du moteur jusqu'à ce qu'il atteigne le régime moteur (nombre de tours par minute) requis. Les mesures doivent être prises dès que les régimes moteurs spécifiés sont atteints.

Les régimes moteurs (rpm) dépendent de la vitesse moyenne du piston correspondant au cycle du moteur.

Les régimes moteurs sont exprimés par l'équation suivante :

$$N = 30,000 \times cm / l$$

N = régimes moteur exigés

cm = Vitesse moyenne fixée du piston en m/s

l = Course du piston en mm

Introduction de l'utilisation du système de mesure des niveaux sonores édicté par l'UE :

Les motorcycles de Trial doivent être homologués routière légale pour utilisation sur la voie publique. Par conséquent, le système de mesure des niveaux sonores et les limites sonores doivent être identiques à ceux mentionnés dans la Directive 97/24/CE de l'Union Européenne pour l'homologation des motorcycles.

L'annexe III, art. 2.2 de cette Norme, le texte mentionne les conditions et la méthode de mesure des niveaux sonores du motorcycle à l'arrêt.

L'art. 2.2.4.2 spécifie la position du microphone (0,5 mètre de l'échappement à 45°).

L'art. 2.2.4.3 indique les conditions pour le contrôle, la vitesse de rotation du moteur sera stabilisée aux valeurs suivantes :

- S/2 si S est > 5.000 rpm

- 3S/4 si S est < ou égal à 5.000 rpm

- S étant le rpm où le moteur est à sa puissance maximale.

Le rpm et la valeur de référence dB(A) sont différents pour chaque modèle homologué, et ils figurent dans le Rapport du Laboratoire effectuant les contrôles des niveaux sonores, dans le Certificat relatif à la mesure du niveau sonore d'un type de motorcycle établi par l'organe gouvernemental du pays où l'homologation est faite, dans le Certificat de Conformité de chaque motorcycle établi par le constructeur et fourni à chaque utilisateur, et dans la plaque d'identification du véhicule fixée sur le cadre du motorcycle.

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

Limites de son en vigueur :

Selon la Directive 97/24/CE de l'Union Européenne pour l'homologation des motorcycles.

Le son environnant ne doit pas dépasser un niveau de 80 dB(A) à un rayon de 5 mètres du moteur pendant les contrôles.

Les instruments employés pour les contrôles doivent être conformes aux normes internationales IEC 651, grade 1 ou grade 2.

Le sonomètre doit être équipé d'un étalon pour le contrôle et l'ajustement du sonomètre pendant les périodes d'emploi.

L'interrupteur d'amortissement des vibrations doit être réglé sur "lent".

Etant donné l'influence de la température ambiante sur les contrôles du son, tous les chiffres sont exacts à 20°C. Pour les contrôles effectués à des températures en-dessous de 10°C, il y aura une tolérance de + 1 dB/A.

Pour les contrôles en-dessous de 0°C, la tolérance sera de + 2 dB/A.

Mesures du niveau sonore après une compétition :

Si un contrôle est effectué après la compétition, la tolérance maximale sera de 1 dB/A.

Mesures du niveau sonore pendant une compétition :

Dans une épreuve qui exige un contrôle pendant son déroulement, les machines devront être conformes aux limites sans tenir compte des tolérances.

### 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.

## ARTICLE 7 : AGES, PERMIS, CYLINDREES ET TERRAINS

- 7 - 10 ans :**
- 80cc maximum
  - circuit fermé de 12 km maximum
  - 12 zones maximum d'une longueur de 20 m maximum

- 11-14 ans :**
- 125cc maximum
  - circuit fermé de 12 km maximum
  - 15 zones maximum d'une longueur de 30 m maximum

**A partir de 15 ans :** - Cylindrée libre sur circuit fermé

**A partir de 16 ans :** - Cylindrée libre sur circuit fermé  
- 125 cm<sup>3</sup> avec permis sur voie ouverte 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 en vigueur,
- 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 "NON STOP"

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 "non stop" 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 doivent se présenter sur la zone dans le sens de la machine. Ils 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 NON STOP

### a) Généralités

Les zones non stop sont délimitées autant que possible par des obstacles naturels ou la topographie du terrain. Les zones non stop 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 : PENALISATIONS POUR FAUTES COMMISES AU COURS DU FRANCHISSEMENT DES ZONES NON STOP

Lors de l'attribution des pénalités, le bénéfice du doute est toujours en faveur du concurrent :

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

Il n'est tenu compte que de la plus forte pénalité encourue par chaque pilote dans chaque section.

En cas de gêne constatée par les contrôleurs, le pilote doit recommencer toute la zone, les points acquis sont décomptés comme suit :

1ère partie : partie de la zone entre l'entrée de zone et la gêne constatée.

- a) Pénalités du 2ème passage supérieures à pénalités du 1er passage = pénalités du 1er passage
- b) Pénalités du 2ème passage inférieures à pénalités du 1er passage = pénalités du 2ème passage

2ème partie : partie de la zone que le pilote n'avait pas pu atteindre au 1er passage.

Note finale : addition des points des 1ère et 2ème parties.

## ARTICLE 12 : DEFINITION DES FAUTES

### a) 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.

### b) Echec

Motos solos :

- recul de la moto avec ou sans pied à terre,
- chute,
- guidon touchant le sol,
- avoir les deux pieds du même côté de la machine,
- arrêt du moteur avec tout appui de la moto ou du pilote,
- aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- enlever, renverser ou briser un piquet ou une signalisation avant que l'axe de la roue avant n'ait franchi la 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. Toutefois, le fait de passer la roue avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone,
- passer en sens inverse dans les portes formées 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 de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- refuser de franchir une zone.

N'est pas considéré comme une faute :

- Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre,
- Toucher un piquet n'est pas considéré comme une faute s'il ne tombe pas,
- Rouler sur ruban n'est pas considéré comme une faute.

Side-cars :

- le moteur s'arrête,
- le passager met pied à terre ou prend appui sur un obstacle,
- le pilote ou le passager descend de la machine,
- franchissement des limites de la zone par une roue, même si elle n'est pas en contact avec le sol,
- la machine n'avance plus avec ou sans appui (sur place, arrêt de progression de la machine).

Quads :

- le moteur s'arrête,
- le pilote descend de la machine,
- franchissement des limites de la zone par une roue, même si elle n'est pas en contact avec le sol,
- la machine n'avance plus avec ou sans appui (sur place, arrêt de progression de la machine).

Tout constat d'échec sera signalé instantanément par un coup de sifflet.

## ARTICLE 13 : PENALITES HORAIRES

Retard au départ ou à l'arrivée : 1 point par minute.

En cas de retard au départ, un nouvel horaire, ne modifiant pas le temps de course est donné au pilote.

Plus de 20 minutes de retard au départ ou à l'arrivée : disqualification

Le temps maximum imparti est contrôlé à la minute.

## ARTICLE 14 : SANCTIONS

- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en ait donné l'ordre : 5 points supplémentaires (dès le 1er tour).
- Toute infraction au Code de la Route sera sanctionnée par la direction de course en fonction de la gravité de la faute commise.

- Incorrection envers un Commissaire par le pilote ou le suiveur : 20 points (après délibération de la direction de course).
- Un carton jaune brandi par un Commissaire indique au pilote qu'un rapport sera fait au Directeur de course suite à une incorrection ou une conduite incongrue.
- Au cours de la reconnaissance d'une zone, les seules modifications acceptées sont celles autorisées à l'avance par le Commissaire de zone. Le pilote qui modifie l'accès d'une difficulté pour lui-même ou un autre pilote sera sanctionné par une pénalité de 5 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 ou absence de marques d'identification : disqualification.

#### ARTICLE 15 : CLASSEMENTS

Les organisateurs doivent établir un classement, toutes cylindrées confondues, et pour chacune des catégories prévues au règlement particulier. Il peut être établi un classement toutes catégories à condition que les pilotes aient effectué les mêmes zones et le même nombre de tours. Le classement s'établit par addition des points de pénalisation obtenus par application de l'article 15, des points de pénalités horaires et des points dus à des sanctions, le pilote classé premier étant celui qui totalise le plus petit nombre de points. Pour figurer au classement, le pilote doit s'être présenté au 4/5 du nombre total de zones non-stop, en outre, il doit avoir effectué la totalité du nombre de tours par ses propres moyens.

#### ARTICLE 16 : DEPARTAGE DES EX AEQUO

En vue du départage des pilotes terminant avec le même nombre de points, il est tenu compte du plus grand nombre de zéro, puis de un, puis de deux. En cas de maintien des ex aequo, le pilote ayant réalisé le meilleur dernier tour sera classé en premier. Si l'égalité subsiste, les pilotes sont départagés par la prise en compte de leur temps de course.

#### 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 non-stop.**

#### ARTICLE 20 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS

Les zones non stop 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 : ZONE NON STOP

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.

#### 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 "non-stop", 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 et donnés de minute en minute.**

#### Calcul du temps :

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 non stop sont devenues trop difficiles, le Directeur de Course peut les modifier ou les supprimer.

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

Si une zone non stop est abandonnée pour cause de force majeure avant que tous les pilotes ne l'aient franchie, aucune pénalisation ne sera encourue pour cette zone non stop 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 FERME**

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 m<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup>, 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 : CONCURENTS**

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/m<sup>3</sup> (87 ppm) ..... de moyenne maximum pour une exposition de 15 mn
- 60 mg/m<sup>3</sup> (52 ppm) ..... de moyenne maximum pour une exposition de 30 mn
- 30 mg/m<sup>3</sup> (26 ppm) ..... de moyenne maximum pour une exposition de 1h
- 10 mg/m<sup>3</sup> (9 ppm) ..... de moyenne maximum pour une exposition de 8h.

#### **ARTICLE 29 : PROTECTION DU PUBLIC ET DES PARTICIPANTS**

Le terrain doit être tracé à l'intérieur d'une enceinte entourée de protections (hautes de 1, 20 m minimum) interdisant l'accès des zones aux spectateurs. Les spectateurs ne pourront en aucun cas se trouver à moins de 3 m des zones d'évolution.

#### **ARTICLE 30 : ZONES NON STOP**

Le nombre de zones ne doit pas dépasser 10 ; 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 : PENALISATIONS POUR FAUTES COMMISES AU COURS DU FRANCHISSEMENT DES ZONES NON STOP**

- Réussite : ..... = 0 point
- Un pied à terre ou appui ..... = 1 point
- Deux pieds à terre ou appui ..... = 2 points
- Trois pieds ou appui ..... = 3 points
- Plus de trois pieds ou appui ..... = 5 points
- Echec ..... = 5 points

#### **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 et sanctionné de 5 points par zone non franchie.

#### **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.