



REGLEMENT CHAMPIONNAT TRIAL 2023

CHAMPIONNAT DE LA REUNION DE TRIAL 2023

TOUTES CATEGORIES -

-
- ART. 1 - PREAMBULE
- ART. 2 - DEFINITION
- ART. 3 - CONCURRENTS
- ART. 3 - DEPARTS
 - 3.1 - Heure de départ
 - 3.2 - Ordre de circulation
 - 3.3 - Temps imparti
- ART. 4 - CONTROLE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE
 - 1. - Accueil administratif
 - 2. - Engagements
 - 3. - Contrôle technique
 - 4. - Motocycles
 - 5. - Equipement
 - 6. - Numéros de course
- ART. 5 - ASSISTANTS
- ART. 6 - EPREUVES
- ART. 7 - PARCOURS
 - 7.1 - Distance
 - 7.2 - Tracé de zones
 - 7.3 - Voies goudronnées
 - 7.4 - Signalisation
- ART. 8 - TEMPS IMPARTIS
 - 1. - Temps de base
 - 2. - Temps majoré
- ART. 9 - MESURES PARTICULIERES
 - 1. - Impraticabilité
 - 2. - Entraînements
- ART. 10 - ZONES
 - 1. - Visite
 - 2. - Délimitation
 - 3. - Tracé
 - 4. - Accès
 - 5. - Franchissement
- ART. 11 - DEFINITION DES FAUTES DANS LA ZONE
 - 1. - Pied à terre ou appui
 - 2. - Echec
- ART. 12 - PENALISATIONS
 - 1. - Dispositif de pointage
 - 2. - Barème des pénalisations
 - 3. - Différence par rapport au règlement national
- ART. 13 - SANCTIONS
- ART. 14 - CALENDRIER
- ART. 15 - CLASSEMENTS DE L'EPREUVE
 - 15.1 - Nombre de classements
 - 2. - Ex-aequo
- ART. 16 - CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT
 - 16.1 - Classement par points
 - 16.2 - Classement final
- ART. 17 - DEFINITION DES CATEGORIES
 - 1.- Séniors 1
 - 2.- Seniors 2 + (open)
 - 3.- Seniors 2
 - 4.- Seniors 3+
 - 5.- Seniors 3
 - 6.- Seniors 4
 - 7.- Seniors 5
 - 8.- Motos anciennes
 - 9.- Changement de catégorie
- ART. 18 - RECLAMATIONS
- ART. 19 - JURY
- ART. 20 - OFFICIELS

PREAMBULE

Aucune clause du règlement particulier de l'épreuve ne peut être contraire au présent règlement.

Après l'ouverture des engagements, aucune modification ne doit être apportée au règlement particulier, sauf cas de force majeure et sur décision des Commissaires Sportifs. Le cas échéant, tous les concurrents doivent être informés du changement avant le départ.

Pour qu'un championnat soit validé, le nombre de 5 (cinq) participants minimum est obligatoire.

Pour les manches du championnat, la décision appartient à l'organisateur.

ART. 1 – DEFINITION

La **L.R.M.** met en compétition le Championnat de La Réunion de Trial «Seniors 1», «Seniors 2+ (open)», «Seniors 2», «Seniors 3+», «Seniors 3», «Seniors 4», «Seniors 5», « motos anciennes et vétérans ».

Les titres de Champions de La Réunion seront décernés aux vainqueurs de ces 8 catégories ayant acquis le plus grand nombre de points au classement final.

Le classement final se basera sur toutes les épreuves prévues au championnat. Tout abandon, forfait ou « non-participation » implique une course à zéro point.

ART. 2 – CONCURRENTS

Le Championnat de La Réunion est réservé aux coureurs de nationalité française ou étrangère, titulaires d'une licence française ou internationale, délivrée par la **F.F.M.**

Sont admis à concourir pour les titres de Championnat de La Réunion :

- Les pilotes de nationalité française,
- Les pilotes étrangers titulaires d'une licence annuelle F.F.M.

Le nombre de partants maximum en Championnat de La Réunion est de **50** pilotes, y compris le Challenge éducatif.

L'âge minimum nécessaire pour participer au championnat est de 7 ans.

ART. 3 – DEPARTS

3.1 – Heure de départ

Sauf pour des raisons dûment justifiées et validées par le Directeur de course, le départ des compétitions se fera impérativement pour tous les concurrents à 9 heures. L'intervalle de départ entre les pilotes est de 1'30" (1 minute 30 secondes) pour toutes les catégories.

3.2 – Ordre de circulation

L'ordre de passage des catégories sera : Motos anciennes, Seniors 5, Seniors 4, Seniors 3, Seniors 3+, Seniors 2, Seniors 2+ (open) et Seniors 1. L'organisateur pourra le modifier.

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

A partir de la première zone, les concurrents poursuivront dans l'ordre chronologique des zones suivantes.

3.3 Temps imparti

Les horaires de départ seront affichés le jour de l'épreuve au moment du contrôle administratif. En aucun cas ceux-ci ne pourront être avancés.

Le temps imparti pour franchir une zone est de 1'30" (1 minute 30 secondes) par concurrent.

ART. 4 – CONTROLE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

L'accueil administratif et technique sera ouvert le matin de la compétition à 8h00. Passé 8h00 plus aucun engagement sera accepté.

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 leur licence correspondante (**NJ1, NJ2, NJ3, NTR, NCO ou internationale**) pour l'année en cours
- Du justificatif du paiement de leur engagement à la présente course ;
- Pour les suiveurs (LAP, LES, NTR, NCO, internationale, NET), leur CASM ou "Guidon" pour les épreuves sur terrains
- Un justificatif d'identité
- D'un certificat médical de moins de 6 mois pour les licences à la journée
- Lors de la première épreuve, les pilotes recevront un livret technique qu'ils devront obligatoirement présenter aux Commissaires Techniques à chaque épreuve.
- Aucune course ne se déroulera sur route ; Dans le cas contraire le code de la route sera appliqué : carte grise + assurance + permis de conduire + moto homologuée.

2. – Engagements

Les droits d'engagements sont payables en C.B sur le site www.sportpro.re. Les inscriptions seront clôturées 3 jours ouvrés avant le jour de compétition. À savoir, mercredi soir minuit, clôture des inscriptions.

Le droit d'engagement est de 33€ par concurrent

L'assistant d'un pilote devra s'acquitter d'un droit d'engagement de 10 €.

Pour les mineurs, **en l'absence d'un parent**, un "pouvoir médical" doit-être rempli et signé avec la demande d'engagement, sauf cas de force majeure et après décision du Comité Organisateur. **De la même manière, un tuteur légal peut être désigné mais ce dernier doit posséder une licence.**

3. – Contrôle technique

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

Le contrôle technique est assuré par un Commissaire technique de la **L.R.M.**

Le Directeur de course doit s'assurer du passage de chaque concurrent à ce contrôle.

4. – Motocycles

Le pilote doit présenter une machine un bon état, le moteur doit pouvoir rester au régime maximum 3 secondes lors du contrôle. Les machines non-présentées ne seront pas admises au départ.

Le changement de moto pendant la course est interdit, que celle-ci ait été contrôlée ou non.

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

- 1) Etre conformes aux prescriptions des règlements techniques de la **F.F.M.** 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 2014 lequel ne devra pas dépasser :
 - 104 dB/A pour les machines de Trial à moteur 2T
 - 106 dB/A pour les machines de Trial à moteur 4T.
- 4) Les garde-boues doivent être bordés.
- 5) Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées.
- 6) Le pignon de sortie de boîte doit obligatoirement être protégé par le carter d'origine.
- 7) L'engrènement inférieur de la couronne arrière doit être protégé par la protection d'origine.
- 8) Une protection doit être placée sur la surface de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les

doigts.

- 8) Une étiquette autocollante sera apposée sur les casques. Elle sera contrôlée à chaque épreuve et sera valable pour l'année.
- 9) Trois présentations maximum, sont autorisées au contrôle technique avant le refus au départ.
- 10) Tout transport de carburant dans un réservoir additionnel installé sur la moto est interdit.
- 11) 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. Les extrémités du guidon doivent être obstruées et les manettes boullées.
- 12) La protection des disques de freins avant et arrière doit être conforme à l'origine

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, toutes interventions mécaniques et de ravitaillement en carburant moto doivent se faire sur un tapis de protection du sol (étanche en-dessous et absorbant au-dessus) sous peine de sanctions financières. Les protections et les déchets devront être remportés par le concurrent à la fin de l'épreuve.

5. – Equipements

Au moment du contrôle et durant toute la course, les pilotes doivent être équipés:

- D'un casque de modèle homologué, en bon état et conforme à la pratique de la moto.
- De bottes et de gants souples et protecteurs.
- D'un pantalon étroit et d'un maillot avec manches longues.
- **D'une protection individuelle « dorso-ventrale » qui devra être présentée au contrôle technique. Celle-ci est devenue obligatoire pour tous les pilotes depuis de 2019.**

La présence de ces équipements et leur utilisation pourront être vérifiés à tout moment durant la course

6. – Numéros de course

Un numéro de course, imprimé sur un dossard, devra être porté par tout concurrent avant le départ de la course et sitôt après la validation de la visite technique.

Lors de la première compétition, les pilotes se verront remettre un dossard à la fin des contrôles, à restituer à la fin de la compétition ; Ces dossards seront réutilisés lors de chaque course.

Le port de cette identification est obligatoire et doit rester visible pendant toute la durée de la course et de la reconnaissance. L'absence de ce dossard pendant la course entrainera une pénalité de 5 points.

Au terme de la **course**, le pilote et l'assistant doivent rendre simultanément le dispositif de pointage et le(s) dossard(s) à la table de pointage et au directeur de course dès son arrivée.

ART. 5 – ASSISTANTS

Pour des raisons de sécurité, le pilote n'a droit qu'à un seul assistant. Les pilotes désirant les services d'un assistant devront l'inscrire auprès de l'organisateur.

L'assistant, qui entre dans une zone pour assurer son pilote, doit être obligatoirement équipé à minima d'un casque homologué, de gants et d'une protection dorsale.

Les assistants porteront obligatoirement un dossard numéroté, de couleur spécifique.

ART. 6 – EPREUVES

Tous les clubs affiliés à la F.F.M. peuvent prétendre organiser une épreuve du Championnat de France, à La Réunion. L'organisateur doit s'engager à respecter le cahier des charges de la F.F.M.

Il convient d'en **faire la demande avant le 1^{er} octobre de l'année précédente.**

6.1 – CONTROLES TECHNIQUES

Ils seront ouverts à la suite du contrôle administratif le dimanche matin de **8h à 8h30 mn.**

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

Les machines non présentées ne sont pas admises au départ. Les motocycles doivent avoir été réceptionnés par type ou à titre isolé dans le cadre de la législation.

A partir du moment où elle a son propre certificat, une moto immatriculée à l'étranger peut être pilotée par un pilote français ou par un pilote étranger licencié en France. La moto est soit au nom du pilote, soit au nom de "X".

Le pilote doit présenter une machine en bon état. Le moteur doit pouvoir rester au régime maximum durant 3 secondes lors du contrôle.

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, **du pilote et de son assistant**, 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 FFM, lequel ne devra pas dépasser : - 104 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 boullées. Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées.

- . 5) Le pignon de sortie de boîte doit obligatoirement être protégé par le carter d'origine.
- . 6) L'engrènement inférieur de la couronne arrière doit être protégé par une protection adaptée.
- . 7) Une protection doit être placée sur la surface 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.
- . 14) Les disques arrière pleins sont obligatoires.

6.2 – Numéros de course

Les pilotes pourront imprimer leurs numéros par leur soin au centre des faces avant et arrière de leur tenue ou à défaut il leur sera remis un dossard à la fin des contrôles.

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

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

Au terme de la course, le pilote et l'assistant doivent rendre simultanément le dispositif de pointage et le(s) dossard(s) au Directeur de course dès son arrivée.

6.3 – Assistants

Le pilote n'a le droit d'engager qu'un seul assistant uniquement pour des raisons de sécurité.

Les pilotes désirant les services d'un assistant devront l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 4.1, 4.2, 4.3 et 5.1 (carte grise, licence sportive, contrôle technique). Les assistants porteront obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote.

6.4 – Mécaniciens

Les pilotes désirant les services d'un seul mécanicien sur le parcours devront l'inscrire auprès de l'organisateur en conformité avec les articles 4.1, 4.2, 4.3 et 5.1 (carte grise, licence sportive, contrôle technique). Les mécaniciens porteront obligatoirement un dossard fourni avec le même numéro que leur pilote et auront interdiction de rentrer dans les zones.

Les pilotes, les assistants et les mécaniciens sur le parcours signeront une feuille d'émargement. L'âge minimum pour ces deux fonctions est de 16 ans.

ART. 7 – PARCOURS

7.1 – Distances

Le parcours d'une épreuve retenue pour le Championnat de La Réunion doit comporter :

- Un minimum de 24 zones répartis en 3 ou 4 tours pour les adultes ;
- Ce nombre devra être diminué de 9 zones pour les jeunes de moins de 15 ans en catégorie S4
- Il devra être diminué de 14 zones pour les jeunes de moins de 15 ans en catégorie S5
- 3 tours pour les motos anciennes

Les organisateurs qui ont deux épreuves sur le même week-end et le même site, doivent avoir le même parcours et les mêmes zones sur les deux jours de course.

7.2 - Tracé des zones

En fonction du terrain, les zones devront comporter 5 tracés pour chaque catégorie S1, OPEN, S2, S3+, S3, S4 Motos Anciennes et S5.

Format de course:

| CATEGORIE | ZONE | |
|------------------------------------|---|----------|
| S1 , dont jeune – de 15 ans | Minimum de 24 zones à parcourir en un minimum de 3 tours | |
| S2 , dont jeune – de 15 | | |
| S3+ , dont jeune – de 15 | | |
| S3 | | |
| S4 | | |
| S5 | | |
| MOTOS anciennes | | |
| J3 , jeune – de 15 ans | Minimum de 15 zones à parcourir en un minimum de 3 tours | J |
| J4 , jeune – de 15 ans | | e |

| | |
|-------------------------------|---|
| J5 , jeune – de 15 ans | Minimum de 10 zones à parcourir en un minimum de 2 tours |
|-------------------------------|---|

Possibilité sur demande, pour tout jeune de moins de 15 ans motorisé en 125cm³ maximum, de concourir en catégorie senior adulte après accord de la Commission.

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.

Dans les zones dites "artificielles" constituées avec des éléments préfabriqués ou empilés, seront exclus les éléments dont le dénivelé est supérieur à 2 m ou si leur largeur minimum est inférieure à 2 m.

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

7.3 – Voies goudronnées

Le parcours doit éviter, autant que possible, les voies goudronnées. Si elles sont utilisées, les concurrents doivent respecter strictement la réglementation du Code de la Route et la signalisation du parcours.

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 MOINS DE 14 ANS, LES ASSISTANTS DES PILOTES CONCERNES DOIVENT OBLIGATOIREMENT EMPRUNTER CETTE MEME PARTIE DU PARCOURS. DANS TOUS LES CAS, LE BINOME PILOTE/ ASSISTANT DOIT RESTER UNI

7.4 – Signalisation

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

ART. 8 – TEMPS IMPARTIS

Les concurrents doivent se présenter au départ à l'heure prévue par les organisateurs sous peine de pénalisations. Pour le candidat en retard, le temps de la course ne sera pas modifié.

Le temps global accordé pour l'accomplissement de l'épreuve est contrôlé à la minute affichée révolue (à 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).

1. – Temps de base

Pour toute les catégories, le premier départ se fera à 9h et la fin de course est fixée à 14h30 sans discontinuer.

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

2. – Temps majoré

Le temps de **course** pourra être majoré par le Jury.

La décision de prolongation devra être communiquée avant le départ de l'épreuve.

ART. 9 – MESURES PARTICULIERES

9.1 – Impraticabilité

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 course ne sera pas modifié.

9.2 – Entraînements

Dans les deux semaines précédant la course, les entraînements 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. 10 – ZONES

1. – Visite

La reconnaissance des zones ne se fait qu'après le départ de la course.

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

2. – Délimitation

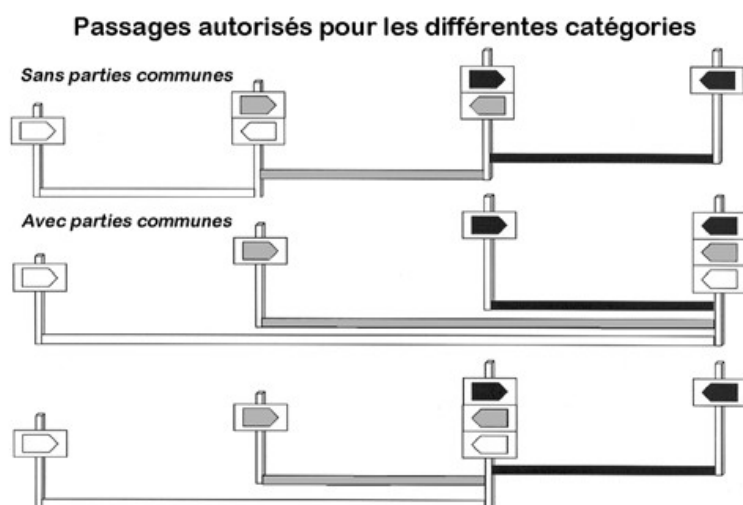
Les zones sont délimitées autant que possible par des obstacles naturels. Cependant, la largeur pourra être réduite par des flèches ou des piquets, laissant une ouverture d'au moins 1.20m.

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

- Bleues pour les Seniors et les Juniors 1,
- Vertes pour les Seniors et les Juniors 2,
- Vertes/jaunes pour les Séniors et les Juniors 3+,
- Jaunes pour les Seniors et les Juniors 3, Motos anciennes
- Noires pour les Seniors et les Juniors 4, Motos anciennes
- Rouges (*n'ayant pas d'experts sur l'île*) pour les Seniors et les Juniors 5.

Les rubalises ne doivent servir qu'à délimiter les bords extérieurs de la zone.

Les zones OPEN, Seniors 3+ et Motos anciennes seront indiquées à l'entrée de chaque zone par un panneau.



3. – Accès

L'accès à l'intérieur des zones n'est autorisé qu'aux commissaires, aux officiels de l'épreuve et aux concurrents.

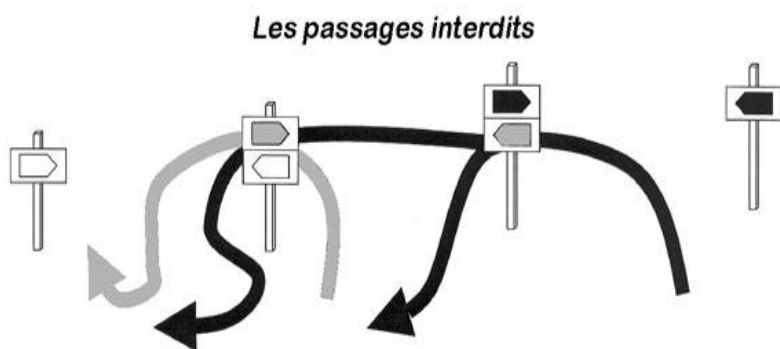
L'assistant ne peut pénétrer dans la zone qu'après avoir demandé préalablement l'autorisation au Commissaire. Le port du casque et de gants ainsi que la dorsale est obligatoire pour l'assistant qui entre dans la zone pour assurer son pilote.

4. – Tracé

Les organisateurs doivent, au moins, 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, avec un nombre maximal de 5 à 7 portes.

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

TOUT CONSTAT D'ECHEC SERA SIGNALÉ INSTANTANÉMENT PAR UN COUP DE SIFFLET.



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.

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

11.2 – Echec

1. recul de la moto avec pied à terre,
2. chute,
3. guidon touchant le sol,
4. avoir les deux pieds du même côté de la machine, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto lorsque celle-ci est cabrée,
5. 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 aie franchi le signal de fin de section.
6. aide extérieure sur le pilote ou la moto,
7. le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou des flèches de toute catégorie, qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale,
8. traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,

9. franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
10. 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,
11. passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie,
12. assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
13. effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
14. entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
15. refuser de franchir une zone.
16. passage d'une roue au-dessus d'une limite extérieure avec pied à terre

a.

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.

A SAVOIR

SANCTION DE ZONE CONSIDEREE COMME UN ECHEC APRES 1 AVERTISSEMENT

ENTRÉE DANS LA ZONE SANS L'AUTORISATION DU COMMISSAIRE

L'ARRET DU MOTEUR AVEC TOUT APPUI DU PILOTE OU DE LA MOTO N'EST PLUS CONSIDERE COMME UN ECHEC

ART. 12 – PENALISATIONS

1. – Dispositifs de pointage

Pour permettre d'établir les classements, un carton de pointage sera remis au moment du départ effectif de chaque pilote et devra être restitué à la table de pointage/chronométrage à l'issue de chaque tour de la course.

Il doit être immédiatement accessible par chaque commissaire. Il incombe seul au concurrent de le présenter

aux Commissaires. Ils seront remis au départ de chaque tour. **SI LE CONCURRENT PERD LE DISPOSITIF, IL EST DISQUALIFIE.**

Le dispositif carton de pointage de chaque concurrent, doit être remis à la personne en charge des classements. Celui-ci les conservera jusqu'à l'homologation des résultats.

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 |
| • Echech | = | 5 points |

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

3. - Différences par rapport au règlement national

- Les règles d'interdiction de reconnaissance et le non-stop ne seront pas applicables en ligue.
- Un trial test ou des zones-test d'expérimentation avec de nouvelles règles seront possible pendant la saison.

ART. 13 – SANCTIONS

- Toutes tentatives de modification lors de la visite des zones et de 10 points la compétition par le pilote ou toutes autres personnes ayant un intérêt dans la performance de celui-ci
- Retard au départ, à l'arrivée ou à la fin de l'épreuve 1 point par minute de retard
- 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.
- Non restitution des dossards en même temps que le dispositif de pointage 20 points
- Retard de plus de 20 minutes au départ, à la fin de l'épreuve disqualification
- Absence de tapis de protection du sol au cours de la séance de mécanique ou de ravitaillement en carburant 50 €
- Pratique de la moto sans casque 50 €
- Pratique d'un engin moteur après 20 h dans le parc coureur 50 €
- Communication verbale du pilote ou de l'assistant avec les commissaires, après que le pilote ait franchi la zone : carton jaune
- Critique à voix haute envers l'organisation ou l'organisateur 20 points
- Absence injustifiée à la remise des prix 300 €
- Zone non franchie dans l'ordre numérique 10 points

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. Barème de la carte jaune sur la même épreuve :

- ü 1ère carte jaune : 5 points
- ü 2ème carte jaune : 10 points
- ü 3ème carte jaune : 20 points

Le fait pour un pilote de circuler entre les divers points de contrôles (zones ou arrivée) sans être avec sa moto, à la suite d'une casse mécanique ou une blessure, entrainera la disqualification du pilote concerné, ce dernier contrevenant au principe de l'unité compétiteur pilote/motocycle.

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

ART. 14 – CALENDRIER

Elaboré à chaque début de saison, le calendrier du Championnat de La Réunion doit être transmis aux autorités compétentes et aux concurrents dans les délais réglementaires impartis.

| DATES | CLUB ORGANISATEUR | LIEUX |
|------------------|-----------------------|-------|
| 26 mars 2023 | AZOT'YZONE TRIAL CLUB | NORD |
| 23 avril 2023 | AZOT'YZONE TRIAL CLUB | NORD |
| 11 juin 2023 | AZOT'YZONE TRIAL CLUB | OUEST |
| 13 août 2023 | AZOT'YZONE TRIAL CLUB | OUEST |
| 8 octobre 2023 | AZOT'YZONE TRIAL CLUB | NORD |
| 28 novembre 2023 | AZOT'YZONE TRIAL CLUB | NORD |

Si pour une raison ou pour une autre, l'une d'entre elles devait être annulée, elle sera remplacée sous réserve de faisabilité (disponibilité, accords officiels,)

Une course peut être rajoutée au championnat en cours d'année sur demande du club à condition qu'elle soit validée par la commission trial et ensuite par la LRM.

ART. 15 – CLASSEMENTS DEL'EPREUVE

15.1 Nombre de classements

Il sera établi sept classements : Seniors 1, OPEN, Seniors 2, Seniors 3+, Seniors 3, Sénior 4+, Motos Anciennes, Seniors 4, vétérans.

Dans chaque catégorie, sera déclaré vainqueur le pilote ayant marqué le moins de points (pénalités, pénalisations, sanctions). Le classement de l'épreuve sera établi dans l'ordre croissant des points. Pour figurer au classement, le concurrent devra s'être présenté au 4/5 des zones.

Les 3 premiers de chaque catégorie seront récompensés en fin d'année par des coupes lors de la remise des prix organisée par la ligue.

Pour les catégories dont le nombre de participant serait inférieur à 5, sur décision de la commission, les meilleurs pourront être récompensés au frais des clubs.

15.2 Ex-aequo

Départage des ex-æquo:

- En fonction du nombre de zéro, de un, de deux, etc. obtenus durant la course.
- En cas de maintien des ex-æquo, c'est celui qui aura effectué le temps le plus court de l'épreuve 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 et affiché, est officiel.**

ART. 16 – CLASSEMENTS DU CHAMPIONNAT

16.1 – Classement par points

Points comptant pour les Championnats, à attribuer par épreuve, aux pilotes figurant dans les catégories SENIORS 1, OPEN, SENIORS 2, SENIORS 3+, SENIORS 3, SENIORS 4, Motos Anciennes, SENIORS 5:

| | | | | | |
|------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|-------|
| 1 ^{er} | 20 pts | 6 ^{ème} | 10 pts | 11 ^{ème} | 5 pts |
| 2 ^{ème} | 17 pts | 7 ^{ème} | 9 pts | 12 ^{ème} | 4 pts |
| 3 ^{ème} | 15 pts | 8 ^{ème} | 8 pts | 13 ^{ème} | 3 pts |
| 4 ^{ème} | 13 pts | 9 ^{ème} | 7 pts | 14 ^{ème} | 2 pts |
| 5 ^{ème} | 11 pts | 10 ^{ème} | 6 pts | 15 ^{ème} | 1 pt |

Les mêmes dispositions s'appliquent aux jeunes engagés dans les catégories. C'est-à-dire le premier jeune 20 pts, le deuxième 17 pts etc... les autres concurrents de la catégorie ayant leur classement neutralisé pour ce décompte.

16.2 – Classement final

Seront retenus pour le classement final des catégories Seniors 1, Open, Seniors 2, Seniors 3+, Seniors 3, Seniors 4, Motos Anciennes et Seniors 5, la totalité des résultats.

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 épreuve comptant pour le Championnat en question, ou dans la pénultième ou dans l'antépénultième, etc.

ART. 17 – DEFINITION DES CATEGORIES

1. – Seniors 1

- Les pilotes ayant marqué des points au Championnat Seniors 1,
- Les jeunes de moins de 15 ans ayant choisi cette option,
- Les pilotes sélectionnés par la Commission sur demande.

2. – OPEN

- Les pilotes classés de la 1^{ère} à la 20^{ème} place du championnat Open de l'année précédente désirant rester dans cette catégorie.
- Les jeunes de moins de 15 ans ayant choisi cette option,
- Les pilotes sélectionnés par la Commission sur demande

3. – Seniors 2

- Les pilotes classés de la 1^{ère} à la 20^{ème} place du Championnat Seniors 2 de l'année précédente désirant rester dans cette catégorie,
- Les jeunes de moins de 15 ans ayant choisi cette option,
- Les pilotes sélectionnés par la Commission.

4. – Seniors 3+

- Les pilotes classés de la 1^{ère} à la 20^{ème} place du Championnat Seniors 3 de l'année précédente désirant rester dans cette catégorie,
- Les jeunes de moins de 15 ans ayant choisi cette option,
- Les pilotes sélectionnés par la Commission,
- Leur épreuve comporte 60% de catégorie "Sénior 3" et 40% de catégorie "Sénior 2"

5. – Seniors 3

- Les pilotes classés de la 1^{ère} à la 20^{ème} place du Championnat Seniors 3 de l'année précédente désirant rester dans cette catégorie,
- Les jeunes de moins de 15 ans ayant choisi cette option,
- Les pilotes sélectionnés par la Commission.

6. – MOTOS ANCIENNES

- Les pilotes roulant sur une moto produite avant 1991.

7. – Seniors 4

- Les pilotes classés de la 1^{ère} à la 20^{ème} place du Championnat Seniors 4+ de l'année précédente désirant rester dans cette catégorie,
- Les pilotes du Trophée Jeunes ayant choisi cette option,
- Les pilotes sélectionnés par la Commission.
- Leur épreuve comporte 60% de catégorie "Sénior 4" et 40% de catégorie "Sénior 3"

8. – Seniors 5

- Les pilotes classés de la 1^{ère} à la 20^{ème} place du Championnat Seniors 2 de l'année précédente désirant rester dans cette catégorie,
- Les pilotes jeunes ayant choisi cette option,
- Les pilotes sélectionnés par la Commission

17.7 – Changement de catégorie

- Le concurrent devra signaler tout changement de catégorie à son club et à la commission trial.
- En cas de changement, le classement sera effectué dans la catégorie où le plus grand nombre de courses a été comptabilisé.
- Pour tout passage dans la catégorie inférieure, la commission trial pourra lui attribuer un handicap qui sera déduit de son total de point au championnat de la Réunion.

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 **200 €**. De plus, en cas de démontage d'un moteur, une caution de 75 € doit être également versée. Le démontage est à la charge du pilote.

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 Ligue Régional de motocyclisme 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) ou un seul arbitre.

TABLEAU RECAPITULATIF POUR L'ORGANISATION EN 2019
(Effectif au 1er janvier de l'année du championnat)

| CATEGORIES | AGE | DOCMT OFFICIEL | MACHINE | FLECHE DE ZONE |
|-------------------|-------------------|--------------------------------------|---|----------------------------|
| Seniors 1 | Supérieur à 7 ans | Licences NJ NCO NTR CASM | Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans | Bleue |
| OPEN | Supérieur à 7 ans | Licences NJ NCO NTR CASM | Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans | Bleue à 40% Verte à 60% |
| Seniors 2 | Supérieur à 7 ans | Licences NJ NCO NTR CASM | Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans | Verte |
| Seniors 3+ | Supérieur à 7 ans | Licences NJ NCO NTR CASM | Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans | Verte à 40% Jaune à 60% |
| Seniors 3 | Supérieur à 7 ans | Licences NJ NCO NTR CASM | Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans | Jaune |

| | | | | |
|-----------------------------------|--------------------------|---|--|------------------------------------|
| <p>Seniors 4</p> | <p>Supérieur à 7 ans</p> | <p>Licences NJ NCO NTR CASM</p> | <p>Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans</p> | <p>Noire</p> |
| <p>Seniors 5</p> | <p>Supérieur à 7 ans</p> | <p>Licences NJ NCO NTR CASM</p> | <p>Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans à 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans</p> | <p>Rouge</p> |
| <p>Motos Anciennes</p> | <p>Supérieur à 7 ans</p> | <p>Licences NJ NCO NTR MAT 2 CASM</p> | <p>Inf à 80 cc jusqu'à 10 ans Inf à 125 cc maximum à partir de 11 ans Libre à partir de 15 ans</p> | <p>Jaune à 40% Noire à 60%</p> |

COMMISSION TRIAL AZOTYZONE 2023

- Président : **Aldo LEDOUX** Licence 259702
82 chemin du père raimbault
97417 LA MONTAGNE
0692 70 31 77
aldo.ledoux974@gmail.com
- Secrétaire: **NICOLAS DEFONDAUMIERE** Licence 008070
chemin poincetias
7 allée des pamplemousses
97417 LA MONTAGNE
0692 85 09. 82
ndefond974@gmail.com
- Membres : **Carole TEYSSEDRE BACHAUD** Licence 320779
Commissaire technique
57 rue André Lardy La mare
97438 SAINTE MARIE
0692 22 98 05
c.teyssedre974@gmail.com
Eddy TEYSSEDRE Licence 304553
lot les filaos 64 allée des mufliers
97417 LA MONTAGNE
0692 86 46 98
teyssedre.eddy@orange.fr
Jean-Louis AH-PET Licence 025374
1 rue des palmiers domaine royale 8
97417 LA MONTAGNE
0692 66 76 39
jeanlouis.ahpet@wanadoo.fr