



Règlements Trial 2011

World Trials Canada
555111 Mono Amaranth Townline
Shelburne, Ontario
L0M 1S5
www.worldtrials canada.com

Règlements trial WTC (World Trials Canda)

Trial

1. **Définition:** Le trial est un sport où le participant doit franchir à l'aide d'une moto spécialement conçue à cet effet une série d'obstacles à l'intérieur d'un parcours précis. C'est une épreuve technique qui met l'emphase sur les capacités et habiletés du participant qui devra avoir un bon équilibre et bien maîtriser sa moto. Une journée typique de compétition comprend plusieurs « sections » (jusqu'à une quinzaine) que le participant franchira plusieurs fois dans la journée. Chacune des sections est délimitée par du ruban et contient des obstacles qui mettent au défi le participant (virages serrés, pentes, roches, billots, etc.). Le but ultime est de franchir la section sans poser de pied par terre. Lorsqu'un coureur pose un pied par terre, il obtient 1 point de pénalité. Chaque pied posé subséquentment lui vaudra 1 point supplémentaire jusqu'à concurrence de 3 points. Un maximum de 5 points sera attribué dans le cas d'un échec (par exemple s'il tombe de sa moto). Si un coureur franchit la section sans poser de pied alors aucun (0) point ne lui est attribué. Donc, il est possible d'obtenir 0, 1, 2, 3 ou 5 points pour n'importe laquelle des sections le minimum étant 0 et le maximum 5. Le coureur qui à la fin de la journée cumule le moins de points sur sa carte de pointage est déclaré gagnant. Il y a plusieurs catégories dans lesquelles s'inscrire pour combler les attentes autant du novice que le l'expert. À chaque section se trouve un "marqueur" (ou « officiel ») qui observe le passage du pilote et assigne des points de pénalités lorsqu'il y a lieu. Il arrive qu'à certains événements, en l'absence de marqueurs on utilise un système d'auto-pointage. Dans ce cas c'est le pilote lui-même ou un pilote qui lui est jumelé qui prend note des pénalités. Bien qu'il y ait une heure limite prescrite pour compléter la compétition, ce n'est pas une épreuve de vitesse.

2. **Exigences du parcours.** L'arrangement des sections et le fléchage de ces dernières est la responsabilité de l'organisateur (ou Commissaire du parcours) qui peut être assisté de d'autres personnes. L'organisateur doit s'efforcer à établir un parcours qui sera demandant mais en même temps plaisant à parcourir pour tous les niveaux de difficultés et ne devrait contenir aucun obstacles impossibles à franchir ou posant un danger extrême pour les participants. Il est spécialement important de s'assurer que le niveau de difficulté proposé aux débutants ne soit pas excessif ni décourageant.
- a. **Boucle.** La boucle (ou le sentier) qui rejoint les différentes sections doit être clairement balisé et les coureurs devront le suivre dans une direction unique. Il ne doit pas y avoir de circulation à sens inverse dans la boucle.
 - b. **Sections.** Chaque section doit comporter une affiche indiquant « Début » et « Fin » pour clairement indiquer au coureur l'entrée et la sortie de la section. Chaque entrée et sortie doit avoir un minimum de 4 pieds (1.2 m) de large.
 - c. **Délimitations des sections.** Chaque section doit être délimitée par du ruban clairement visible et à l'épreuve de l'eau (par tradition le ruban est rouge à droite et bleu à gauche). Le ruban doit être solidement fixé (autour des arbres ou de piquets) à un minimum de 10 cm et à un maximum de 30 cm du sol. En l'absence de ruban on peut utiliser une paire de flèche bleu et rouge qui formeront ainsi une « porte » et une ligne droite sera assumée entre une porte et la suivante pour déterminer la progression à suivre.
 - d. Il ne devrait pas y avoir de section de vitesse.
 - e. **Flèches de catégorie.** Des flèches seront installées à l'intérieur d'une section afin de déterminer des « portes » ou

passeront les coureurs de telle ou telle catégorie (voir Section 5). Chaque porte aura un minimum de 4 pieds (1.2 m). Le coureur doit passer dans les portes de la catégorie dans laquelle il est inscrit. Si un coureur passe dans un sens comme dans l'autre dans une porte qui est fléchée pour une autre catégorie que la sienne, son passage dans cette section sera considéré comme un échec.

- f. **Emplacement du marqueur (“officiel”)**. La section doit être conçue de façon à permettre au marqueur de voir la section en entier tout en étant proche de la sortie.
- f. **Parcourir le tracé**. Le nombre de sections et le nombre de tours à faire dans la journée doivent être annoncés dans une rencontre avant la course. Si une limite de temps est prescrite, elle doit être annoncée également (de même que les points de pénalités qui s'appliqueraient en cas de non-respect de cette heure limite). Les coureurs doivent parcourir les sections dans l'ordre numérique et chaque section ne devrait être tentée qu'une fois par tour. Les coureurs sont responsables de leurs cartes de pointage et doivent la présenter à l'officiel présent à chacune des sorties des sections. Toute section non poinçonnée sur la carte sera considérée comme non parcourue (une pénalité s'appliquera alors). De plus si le nombre total des sections « manquées » excède 10% des sections totales de la journée alors le coureur sera disqualifié. À quelques occasions il est possible que l'organisateur fasse partir différentes catégories à différentes sections afin d'éviter un embouteillage au départ.
- g. **Inspection des sections et entraînement**. Les coureurs peuvent inspecter les sections en les marchant au préalable mais ne peuvent en aucun cas pratiquer dans les sections ou les modifier de quelque façon que ce soit.

3. Exigences mécaniques.

- a. **Motocyclette.** La moto peut être de n'importe quelle cylindrée à l'exception de classe jeunesse ou de classes spéciales où la cylindrée serait limitée. La moto doit être propulsée par la roue arrière seulement et être équipée d'un rupteur d'allumage fonctionnel, des freins en bon état, des embouts de leviers sur tous les leviers présents sur le guidon et une plaque désignant la classe du coureur avec un lettrage de 3 pouces (8 cm) au minimum. En alternative à une plaque sur la moto, la catégorie du coureur pourrait être inscrite sur un dossard porté par le coureur ou sur tout autre dispositif permettant au marqueur d'identifier facilement dans quelle catégorie se trouve le pilote qui entre dans sa section.
- b. **Pneus.** La moto doit être équipée de pneu de type trial avec des crampons rectangulaires dont les côtés sont parallèles ou à angle droit avec l'axe du pneu. La largeur du pneu ne peut excéder 4.5 pouces, la profondeur du profil ne peut dépasser $\frac{1}{2}$ pouce et l'espace entre chaque bloc de crampon ne peut excéder $\frac{3}{8}$ de pouces côte-à-côte ou $\frac{1}{2}$ pouce dans le sens de la circonférence.
- c. **Classe pour moto de sentier.** Afin d'accommoder des pilotes voulant "essayer" le trial, il est possible de faire une exception au règlement des pneus en créant une classe spécifique pour les motos autres que celle de trial.
- d. **Casques.** Tous les compétiteurs doivent porter un casque conçu pour usage à motocyclette. (Par exemple, les casques conçus pour le vélo, hockey ou skateboard ne seront pas acceptés)
- e. **Vérification sonore.** Les machines doivent avoir un système d'échappement et un silencieux en bon état de fonctionnement.

- f. **Plaques avec numéros de coureurs:** Des règles supplémentaires peuvent s'appliquer dans le cadre d'un championnat où couleurs de plaque et numéros spécifiques seront exigés selon la classe du pilote.

- 4. Pointage.** La méthode décrite ci-dessous est la méthode de pointage standard pour les événements WTC et est généralement conforme avec les règlements utilisés dans les championnats nationaux des pays affiliés avec la FIM ainsi qu'avec le championnat du monde FIM lui-même. Par contre, les règles ont été simplifiées à quelques endroits pour être mieux adaptées à nos compétitions qui ne sont pas du même haut-niveau que le championnat du monde. (Par exemple, il n'y a pas de limite de temps pour franchir une section). Des règlements spécifiques pour la série nationale WTC est disponible en annexe ou sur le site internet de la WTC (www.worldtrials canada.com)
- a. **Sections et arbitre.** Les points comptent seulement à l'intérieur de chacune des sections. Le pointage débute au moment où l'axe de l'essieu de la roue avant franchit la ligne de départ de la section et se termine lorsque le même axe franchit la ligne de fin de la section. Le pilote doit avoir une plaque sur sa moto qui indique clairement la classe dans laquelle il roule ou sinon il doit annoncer à l'arbitre la classe en question. Le pilote doit entrer dans la section seulement après avoir reçu le signe de l'arbitre. L'annonce de l'arbitre se fait avec le point fermé en annonçant « Coureur! » ou autre parole qui donne l'autorisation au pilote d'entrer dans la zone tout en avertissant les autres personnes de libérer l'espace. Un pilote peut décider de ne pas parcourir une section et se faire poinçonner la marque

de 5 points par l'arbitre ce qui équivaut à un échec.

b. Pénalités. Les pénalités sont attribuées par le marqueur dans chaque section de la façon suivante:

- 1 faute 1 point
- 2 fautes 2 points
- Plus de 2 fautes 3 points
- Échec 5 points
- Manquer une section 10 points

c. Définition d'une faute. Il y a 1 faute lorsque qu'il y a contact entre toute partie du coureur ou de sa machine (avec l'exception des pneus, repose-pieds et du sabot moteur) avec le sol ou un obstacle (arbre, rocher, etc.) Note : supposant que la machine est à l'intérieur des limites de la section et que le pilote entre en contact avec l'obstacle ou le sol en dehors des limites, ceci sera considérée comme une faute simplement et non un échec.

c.1 Rotation du pied une fois au sol – 1 faute

c.2 Faire glisser un pied au sol – 3 fautes

c.3 Les deux pieds placés au sol en même temps – 2 fautes

d. Définition d'un échec. Il y a échec (5 points pénalités) lorsque :

- La machine recule lorsque le pilote a un pied au sol.
- Un ou l'autre des pneus de la machine touche le sol en dehors des limites (banderoles) de la section.
- Le coureur ou la machine brise, déplace ou roule par-dessus une flèche ou un support de flèche.
- Le coureur descend de la machine et il pose les deux pieds par terre du même côté de la moto ou derrière l'axe de la roue arrière.
- Le coureur n'a pas les deux mains sur le guidon lors d'une faute et qu'il est arrêté.

- Le coureur reçoit une aide externe.
- Le moteur de la machine s'arrête alors que le coureur s'appuie ou que tout élément de la machine, à l'exception des pneus, est en contact avec le sol, sans qu'il ait progression.
- Le guidon de la machine touche le sol.
- La moto effectue une boucle fermée en coupant ses traces avec les deux roues.
- Le coureur passe entre les portes d'une autre catégorie quelle que soit la direction.

e. Pénalités additionnelles:

- Omission de traverser une section: 10 points
- f. Obstruction. Si, un pilote est bloqué par la présence d'une autre personne dans la section, il peut demander à l'arbitre la permission de recommencer cette section. Le pointage doit prendre en compte toutes les fautes cumulées par le pilote avant qu'il soit interrompu dans son parcours.
- g. Protêt. Un pilote peut porter proteste contre le pointage qui lui est attribué dans une section en faisant une plainte par écrit à l'organisateur en charge dans les 10 minutes qui suivent la fin de la compétition. L'organisateur doit décider de la validité de la plainte en discutant avec l'arbitre de la section concernée. Un pilote ne peut protester contre le score d'un autre pilote. Toutes les décisions de l'organisateur sont finales.
- h. Pointage finale et répartition en cas d'égalité. Dans chaque classe, le classement est déterminé par le total des points obtenus. Le plus

petit pointage correspondant à la première position. Dans le cas d'égalité, le pilote avec le plus petit pointage avant points de pénalité de temps sera considéré le meilleur. Si aucun n'a eu de pénalité de temps alors celui avec le plus de sections effectuées avec 0 faute primera. Si c'est toujours égalité alors on départira avec celui qui a le plus de 1, puis de 2 ou de 3 si c'est toujours égal. Si c'est encore égal alors celui qui se sera rendu le plus loin dans l'ordre des sections avant de faire son premier « 1 », ou « 2 », ou « 3 » sera avantagé. Si c'est toujours égal rendu à ce point, l'organisateur fera franchir une des sections aux deux pilotes qui répéteront l'exercice jusqu'à temps qu'un ait un meilleur pointage que l'autre. Le premier à effectuer cette section spéciale aura été déterminé au sort par un simple « pile ou face » effectué à l'aide d'une pièce de monnaie.

- i. Méthode de pointage alternative. Certaines associations peuvent choisir d'utiliser d'autres systèmes de pointage lors de certains événements. Ces autres méthodes devraient être clairement annoncées et expliquées avant le début de la compétition.

Quelques exemples :

- Règlement "Non-stop". Ce système est utilisé parfois pour les événements "à l'ancienne" ou de trial classique "à l'anglaise" qui requièrent une progression constante de la machine vers l'avant sans s'arrêter sous peine de pénalité.
- Règlement de type "indoor". Ce système est populaire pour les événements intérieurs qui incluent des obstacles créés

artificiellement à l'aide de tuyaux de béton, billots, carcasses de véhicules, etc. Le règlement typique « infooor » permet au pilote de déplacer la moto vers l'arrière. Le pilote peut aussi être appelé à franchir plusieurs section en continu avec des points de pénalités s'il dépasse un temps limite fixé. Ces événements peuvent également inclure des « courses en côte-à-côte » sur une série d'obstacles où le perdant se verra attribué des points de pénalité.

- j. Disqualification. Un pilote peut être disqualifié d'une compétition pour n'importe laquelle des raisons suivantes:
- 1) N'a pu terminer l'événement avec la même moto qu'il avait au départ de cet événement.

5. Associations & classification des pilotes.

a. Chaque association peut ajouter des règlements et des classes supplémentaires afin de combler les intérêts locaux. Dans le but de promouvoir des niveaux de classes similaires à travers le Canada, les classes suivantes sont recommandées :

- Expert ou « A »
- Intermédiaire ou « B »
- Junior ou « C »
- Sénior 35 Veteran - pilotes âgés de 35 ans et +. Les lignes seraient un mix du niveau A et B, à la discrétion des organisateurs.
- Sénior 45 Veteran – pilotes âgés de 45 ans et +. La ligne B est recommandées, à la discrétion des organisateurs.

- Novice - Une classes d'introduction qui s'adresse : aux jeunes, à ceux qui n'ont peu ou pas d'expérience en compétition ou encore à ceux qui participent avec des motos autre que trials.
 - Vintage – pour les pilotes de n'importe quel niveau qui roulent avec des motos refroidies à l'air et possédant deux amortisseurs arrière.
 - Classes additionnelles. Peuvent être ajoutées selon la demande (ex. Senior 55, Femmes, etc.)
- b. L'ordre des pilotes pour le championnat est déterminé en comptant leurs meilleures compétitions parmi la moitié du total des événements +
1. Par exemple, dans une série de 12 rondes, les 7 meilleures compétitions compteraient. Pour un nombre impair d'événements, arrondir la moitié au chiffre suivant. Exemple, pour une série de 11, les 6 meilleures compétitions compteraient.
- Les points pour le championnat sont attribués ainsi:
 - Position 1: 30 points
 - Position 2: 25 points
 - Position 3: 21 points
 - Position 4: 18 points
 - Position 5: 16 points
 - Position 6-20: un 1 point de moins par position