

PROPOSITION DE RÈGLEMENT POUR LES CHAMPIONNATS DE LIGUE DE TRIAL EN FRANCE AFIN D'HARMONISER

Version : « AGIR POUR LE TRIAL »

1 - Introduction

Afin de rendre notre discipline crédible aux yeux des acteurs du trial en France, il nous est apparu que nous devons avoir des règles simplifiées en cohérence avec ce qui se passe au niveau du Championnat de France pour TOUS les trials et notamment les trials régionaux et locaux. La lisibilité par le côté simple et la similitude permettra de rendre plus harmonieux les niveaux de pratiques en France

Rappelons que nous sommes un laboratoire d'idées, un groupe de réflexion et un groupe de pression.

Traiter des règles applicables dans les ligues est le prolongement logique de notre action, force est de constater que cela n'a jamais été entrepris. Il est certain que quelques ligues resteront réticentes sur un certain nombre de points mais, au moins si nous avons une majorité qui adopte ces règles simples, alors nous pourrons travailler à une rédaction complètement homogène de ces règlements pour 2016. Beaucoup de présidents ou de représentants des clubs siègent dans les commissions de trial des ligues régionales, à eux de convaincre ou d'argumenter.

*N'oublions pas que notre objectif est d'améliorer les relations entre pilotes et commissaires par **la simplification des règles dans toutes les épreuves.***

En préambule, le mode de traçage des zones est essentiel pour que nos objectifs soient respectés notamment dans le sens du raccourcissement de la distance parcourue et de la place qui doit être la plus aérée possible pour permettre la fluidité du parcours et éviter les recouvrements de traces.

Si on résume nos choix, c'est une porte d'entrée, des portes de couleurs différentes à respecter, une porte de sortie, 90 secondes et ensuite, le pilote fait ce qu'il veut (donc peut aussi bien reculer, s'arrêter ou se déplacer), les commissaires comptent les pieds et appuis.

Cette règle simple est la règle de la base du trial qui s'applique à toute épreuve quel que soit son niveau.

2- L'éthique est indissociable des règles

En s'engageant dans une épreuve, chacun signe la charte d'éthique Trial et s'implique par là-même dans le respect réciproque des autres intervenants à la discipline. Le comité d'éthique est composé par un représentant de chaque groupe de personnes : organisateurs, commissaires, pilotes, suiveurs, élus de la CTR, officiels. Il est appelé à traiter et à sanctionner ceux qui trichent avec les règles de bonne conduite. Il se réunit sur chaque épreuve chaque fois qu'un membre des groupes le composant portera à la connaissance de la direction de course un manquement grave à l'éthique. Des rappels à l'ordre pourront être faits et en fonction des faits, des sanctions décidées par le Jury de l'épreuve sur proposition du comité d'éthique seront appliquées.

3 – Principales décisions de changements des règles actuelles

Nous avons réfléchi en fonction de nos objectifs de simplification :

3-1 - Changement des noms des catégories, afin que cesse dans le langage S1 de ligue ou S2 de Ligue, chacun doit trouver sa place dans les catégories suivantes. (Le S1 de Ligue doit devenir un S2+ dès lors qu'il peut rouler soit en S2 soit en S2+ en CF)

Expert 1 = **Expert**, ex Expert 2 = **S1+**, S1 = **S1**, ex open = **S2+** et S2 = **S2, S3+, S3, S4+, S4**. IL y a donc 9 niveaux avec 5 tracés!

3-2 – Définition des fautes dans la zone

3-2-1 – 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. (Définition du sol : surface où le pilote est capable de tenir debout seul sans les mains)

Les pointes de pieds tant que les pieds sont sur les repose-pieds ne seront plus comptabilisées au sommet d'une marche sabot posé.

3-2-2 – Echec :

- « Plus de 90 secondes »,

- cette question fait débat, aussi il est proposé pour 2015 que chaque club décide de sa stratégie en la matière en fonction de l'avis de ses adhérents, commissaires et officiels en choisissant entre les 3 formules suivantes :

1. *Chronométrage à plus de 90 secondes pour toutes les catégories = échec*
2. *Chronométrage à plus de 90 secondes pour les catégories supérieures à S2+ comprise = échec*
3. *Pas de chronométrage du tout quelle que soit la catégorie*

En retour d'expérience des clubs de 2015, une proposition générale sera adoptée sur cette question

- chute,

- guidon touchant le sol,

- avoir les deux pieds au sol du même côté de la moto ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto,

- aide extérieure sur le pilote ou la moto,

- le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou d'une flèche quelle que soit la catégorie qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale.

- la roue ou la machine passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de fin de section,

- traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,

- franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),

- passer du mauvais côté d'une marque de délimitation,
- passer dans un sens ou dans l'autre une porte formée par les flèches d'une autre catégorie,
- assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
- effectuer une boucle à l'intérieur de la zone, c'est à dire lorsque les 2 roues avant et arrière traversent leurs traces en effectuant une boucle à l'envers du sens de la zone. Le tracé de la zone doit être conçu de façon à éviter cette situation,
- refuser de franchir une zone,

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

N.B : **Le recul, l'arrêt et le déplacement latéral ne sont plus considérés comme échec !**

3-3 - Sanction : incorrection envers un commissaire par le pilote ou l'assistant après délibération du jury : faire commissaire lors de la manche suivante – *attribution de points lors la manche manquée = points identiques à ceux de la pire des manches à laquelle il a participé précédemment sur le championnat en cours, moins 10 points au classement général.*

4 - Changement de catégorie pour le champion de Ligue pour l'année suivante :

La montée dans la catégorie supérieure est souhaitée mais le pilote peut rester dans la catégorie dans laquelle il a été champion. 5 points lui seront retirés de ses points attribués par épreuve comptant pour le championnat – par exemple s'il gagne dans la catégorie, il devrait marquer 20 points, il n'en marquera que 15 soit l'équivalent des points marqués par le 3^{ème} de la catégorie, le troisième effectif marquant lui aussi 15 points. Il s'agira d'un challenge supplémentaire pour celui qui ne souhaite pas monter dans la catégorie supérieure.

5 - Zones dites « + »

Les traceurs, selon leur appréciation, proposeront entre 30 et 50% des zones du tracé supérieur parmi les plus faciles. Les portes d'entrée devront être marquées par un panneau clair indiquant que pour la catégorie « + », le tracé qui devra être emprunté est le tracé supérieur.

6 - Couleur de flèches

Les couleurs de flèches devront respectées les règles suivantes :

S4: Orange - S3: Jaune – S2: Vert – S1: Bleu – Expert: Rouge

Afin que tous les clubs aient les mêmes couleurs et les mêmes flèches, il est demandé à la FFM de proposer un kit de traçage pour tous les clubs.

7 – Conclusion :

A ce jour, voilà nos propositions pour améliorer les relations entre pilotes et commissaires, pour dynamiser le spectacle.

Nous savons qu'il y a encore beaucoup de travail à faire et que nous devons étudier de nombreux autres sujets. Mais la priorité est d'avoir une règle universelle de jugement dans la discipline.