

RÈGLES GÉNÉRALES DU TRIAL

2026



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

Les présentes dispositions ont vocation à harmoniser la pratique de la discipline du Trial et à s'appliquer pour toutes les épreuves organisées sous l'égide de la FFM (Championnats de France, de Ligue ou hors championnat). Elles sont obligatoires pour les épreuves organisées hors Championnat de France. Seules les épreuves de Trial Vintage ne sont pas concernées par ces présentes dispositions mais relèvent des Règles Générales du Trial Vintage.

ARTICLE 1 : DÉFINITION DES CATÉGORIES

Les catégories mises en place pour chaque épreuve doivent respecter l'appellation et les conditions suivantes :

- **TR 1** : flèches bleues
- **TR 2+** : flèches bleues et vertes alternées
- **TR 2** : flèches vertes
- **TR 3+** : flèches vertes et jaunes alternées
- **TR 3** : flèches jaunes
- **TR 4+** : flèches jaunes et noires alternées
- **TR 4 et Minitrial 1** : flèches noires
- **Minitrial 2** : flèches oranges
- **Minitrial 3** : flèches violettes

Au sein de toutes les catégories, le pilote a le droit d'être assisté par un suiveur. Ce dernier doit avoir au minimum 16 ans et doit également se présenter à l'accueil administratif munis d'une licence FFM valable pour l'année en cours (LAP, LJP, LES, NTR, NCO, NET, ETR, MAT, MAT2 ou internationale délivrée par la FFM).

ARTICLE 2 : BARÈMES DES PÉNALISATIONS

2.1 Trial en milieu naturel

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

En cas de gêne constatée par les contrôleurs, le pilote doit recommencer toute la zone et seules les pénalités du 2ème passage sont prises en compte.

Dans le cas d'une erreur de pointage et si le pilote est déjà parti sans correction, le commissaire doit informer le directeur de course dans l'heure qui suit.

ARTICLE 3 : DÉFINITION DES FAUTES

3.1 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 les pneus, les repose-pieds, le sabot touche le sol ou prenne appui sur un obstacle.

3.2 Echec

Est considéré comme un échec :

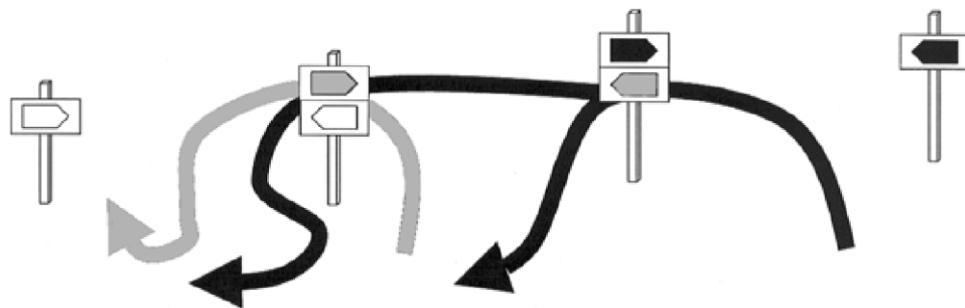
- Le recul de la moto avec pied à terre,
- Une chute,
- Le guidon touchant le sol,
- Le fait d'avoir les deux pieds du même côté de la machine, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto,
- La roue ou la machine passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de fin de section.
- Toute 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 des flèches de toute catégorie, qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale,
- Le fait de traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
- Le fait de franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
- Le fait de 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,
- Le fait de passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie (voir 3.3 Schéma des passages interdits),
- L'assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
- Le fait d'effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
- Toute entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
- Le fait de refuser de franchir une zone.
- Tout passage d'une roue au-dessus d'une limite extérieure avec pied à terre

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

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

3.3 Schéma des passages interdits

Les passages interdits



ARTICLE 4 : TEMPS IMPARTI ET PÉNALITÉS DE TEMPS

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

ARTICLE 5 : BARÈME DES PÉNALISATIONS

- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en a donné l'ordre : 5 points supplémentaires (dès le 1er tour).
- Incorrection envers un Commissaire par le pilote ou l'assistant (après délibération du Jury) : carton jaune ⁽¹⁾
- Critique à voix haute envers l'organisation ou l'organisateur : carton jaune ⁽¹⁾
- 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 est sanctionné d'une pénalité de 5 points.
- Transport d'outil par le pilote lors du franchissement de la zone : carton jaune ⁽¹⁾
- Assistant portant un sac à dos pendant le passage de son pilote = 5 points (sacoche banane tolérée)
- Absence de port du bracelet coupe-circuit au poignet = 5 points
- Non-présentation à une zone : 10 points
- Erreur de parcours constatée ou zone non franchie dans l'ordre numérique : 10 points
- Tout pilote ou accompagnateur ou toute autre personne ayant un intérêt dans la performance de celui-ci n'empruntant pas le circuit dans le sens déclaré : 10 points
- Absence de port de protections individuelles obligatoires : disqualification
- Changement de machine ou absence de marque d'identification : disqualification.

⁽¹⁾ Un carton jaune brandi par un Commissaire indique au pilote qu'un rapport sera fait au Directeur de course en raison d'une incorrection ou une conduite incongrue.

Barème du carton jaune sur la même épreuve :

- 1^{er} carton jaune : 5 points
- 2^e carton jaune : 10 points
- 3^e carton jaune : 20 points

Toute infraction au Code de la Route est sanctionnée par la direction de course en fonction de la gravité de la faute commise.

Assistant : Un assistant qui défend les chances d'un autre pilote se verra retirer son numéro de course par le Directeur de course, hormis accord ponctuel du commissaire de zone pour raison de sécurité.

ARTICLE 6 : CLASSEMENT

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 est établi par addition des points de pénalisation obtenus par application de l'article 2, 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 sur la totalité des zones.

ARTICLE 7 : DÉPARTAGE 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, puis de trois.

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.

En cas de maintien des ex aequo, les pilotes sont départagés selon les modalités suivantes :

*pour les TR1, TR2+, TR2 et TR3+, c'est celui qui a effectué le temps de course le plus court qui est déclaré vainqueur.

*pour les TR3, TR4+ et TR4, c'est celui qui a effectué le temps de course du premier tour le plus court qui est déclaré vainqueur.