REGLEMENT TRIAL

EDITION 2026

Annexe 03 au « Code Sportif national »

Mise à jour 30/12/2025

Art. 03/01 **DÉFINITION DU TRIAL**

Une épreuve en tout-terrain dans laquelle l'adresse, la régularité et l'endurance constituent les facteurs de classement.
Des sections contrôlées prévoyant des pénalisations pour le style dans lequel les conducteurs les franchissent, sont incorporées dans le parcours.

Art. 03/02 **RÉGLEMENTATION**

Les épreuves de trial nationales et européennes/internationales sont régies par le règlement particulier de l'épreuve (RP) rédigé en conformité avec le Code Sportif National Belge et ses annexes respectives.
Tout cas, non prévu au règlement national, sera tranché par le « Groupe de Travail Trial ».
En cas de différence entre les textes français et néerlandais, le Groupe de Travail Trial sera compétent.
Dans l'éventualité de cas, non prévu et de contestation du présent règlement, le règlement de Trial de la Fédération Internationale de Motocyclisme (F.I.M.) sera pris comme guide de référence.
Les officiels sont tenus de respecter et de faire respecter tous les points du règlement tels qu'ils sont définis dans les textes ; les adaptations personnelles sont interdites.

Si l'épreuve est organisée à l'étranger en collaboration avec une fédération nationale étrangère affiliée à la FIM, le règlement de la fédération nationale du pays où a lieu l'épreuve prime sur le présent règlement.

Art. 03/03 **Catégories**

Le Groupe de travail se réserve le droit de faire monter ou descendre certains pilotes de catégorie sur base des résultats prestés. Le Champion de Belgique dans chaque catégorie devra monter dans la catégorie supérieure sauf avec l'accord du GT Trial.
Le champion de la catégorie **Trial TR1 Bleu** pourra être obligé de monter en **Trial Elite Rouge** sur base de la décision du Groupe de travail de Trial.

1. Catégorie «TRIAL ELITES ROUGE»
*Balisage en **Rouge***
Réservée aux pilotes de **minimum 14 ans** de la catégorie **2025** *ELITES Jaune.*
Réservée aux autres pilotes à leur demande et l'accord du Groupe de travail Trial.

2. Catégorie TRIAL TR1 BLEU
*Balisage en **Bleu***
Réservée aux pilotes de **minimum 14 ans** de la catégorie **2025** *S1 ROUGE.*
Réservée aux autres pilotes à leur demande et avec l'accord du Groupe de travail Trial.

3. Catégorie TRIAL TR2+ VERT/BLEU
Balisage en Vert et Bleu
Réservée aux pilotes de minimum 14 ans à leur demande

3. Catégorie TRIAL TR2 VERT -50 ans
*Balisage en **Vert***
Réservée aux pilotes de **minimum 14 ans** de la catégorie **2025** *S2 BLANC.*
Réservée aux autres pilotes à leur demande

4. Catégorie TRIAL TR2 VERT + 50 ans
*Balisage en **Vert***
Réservée aux pilotes de minimum **50 ans** de la catégorie **2025** *S2 BLANC SENIOR.*

Réservée aux autres pilotes à leur demande

5. Catégorie TRIAL TR3+ JAUNE/VERT
Balisage Jaune et Vert
Réservée aux pilotes de **minimum 14 ans** de la catégorie **2025** *S3 ENTRE VERT ET BLANC.*
Réservée aux autres pilotes à leur demande

6. Catégorie TRIAL TR3 JAUNE
Balisage jaune
Réservée aux pilotes de **minimum 14 ans** de la catégorie **2025** *S3 VERT*.
Réservée aux autres pilotes à leur demande

8. Catégorie TRIAL TR4+ NOIR/JAUNE
*Balisage en **Noir** et Jaune*
Réservée aux pilotes de **minimum 12 ans** de la catégorie **2025** *S4 ENTRE BLEU ET VERT.*
Réservée aux autres pilotes à leur demande

9. CatégorieTRIAL TR4 NOIR
*Balisage en **Noir***
Réservée aux pilotes de **minimum 12 ans** de la catégorie **2025** *S4 BLEU.*
Réservée aux autres pilotes à leur demande

10. Catégorie TRIAL CLASSIC NOIR
*Balisage en **Noir***
Catégorie ouverte à tout participant avec une moto de trial de 1978 à 1998, moteur à refroidissement par air.

Catégories réservées aux jeunes

1. Catégorie TRIAL ES3 JAUNE
Balisage Jaune
Réservée aux pilotes de minimum 7 ans et de **maximum 14 ans** de la catégorie 2025 *S3 VERT -12.*
Réservée aux autres pilotes de minimum 7 ans et de **maximum 14 ans** à leur demande

2. Catégorie TRIAL ES4+ NOIR/JAUNE
Balisage en Noir et Jaune
Réservée aux autres pilotes de minimum 7 ans et de maximum 12 ans à leur demande

3. Catégorie TRIAL ES4 NOIR
*Balisage en **Noir***
Réservée aux pilotes de minimum 7 ans et de maximum 12 ans de la catégorie **2025** *S4 BLEU -12*
Réservée aux autres pilotes de minimum 7 ans et de maximum 12 ans à leur demande

Catégorie TRIALFUN

La catégorie TRIALFUN est une catégorie hors compétition qui permet aux coureurs de découvrir la discipline trial. Les participants sont libres de choisir la difficulté des sections entre **Noir**, **Noir/Jaune, Jaune**, **Jaune/Vert, Vert**. Participation uniquement avec une licence 1 manifestation délivrée sur place. Inscription uniquement sur place.

Les pilotes participant avec une moto électrique pourront choisir n'importe quelle catégorie.

AGE DES COUREURS -

Age requis concernant l'obtention des licences compétition : **7 ans âge minimal**.

Age requis concernant l'obtention de la licence TRIALFUN : 6 ans âge minimal.

Constatation de l'âge : La limite d'âge minimum débute à la date anniversaire du coureur et doit être atteinte au moment des premières vérifications techniques de la manifestation en question. La limite d'âge maximum se termine à la fin de l'année en cours durant laquelle le coureur atteint l'âge

maximum de la classe en question. (Article 10 Code Sportif FMB).

Sur base d'une demande écrite et motivée d'un coureur, le groupe de travail de Trial peut déroger aux limites d'âge prévues.

CHANGEMENT DE CATEGORIE

Les demandes écrites pour changer de catégorie seront adressées au Coordinateur du « Groupe de Travail Trial» (voir formulaire). Ce dernier en informera le Groupe de Travail Trial.

Les refus du Groupe de Travail Trial devront être justifiés par écrit aux demandeurs.

Les changements de catégorie sont autorisés en cours de saison, après demande acceptée par Groupe de Travail Trial, sur base des résultats récemment réalisés. Toute demande devra être introduite au plus tard quinze jours avant l'épreuve concernée. Les frais d'administration afférents à ce changement de catégorie sont fixés par la Fédération Affiliée du pilote (FMWB ou MOTORSPORT VLAANDEREN). Tout pilote ayant changé de catégorie en cours de saison entrera en ligne de compte pour l'élaboration du classement du Championnat de Belgique dans les deux catégories auxquelles il a participé.

Durée de validité des licences: jusqu'au 31 décembre de la saison.

LICENCE UNE MANIFESTATION

Aux conditions fixées par la Fédération Affiliée du club organisateur (FMWB ou MOTORSPORT VLAANDEREN), le Directeur de Course peut délivrer une « licence une manifestation » comprenant une assurance individuelle le jour de l'épreuve à tout non licencié qui souhaite participer dans la catégorie ouverte de son choix, et ce hors classement du championnat de Belgique . Le bulletin d'inscription fera office d'autorisation de départ à la journée, et sera renvoyé à la F.M.B. en même temps que le rapport, les résultats de l'épreuve, etc. La licence 1 manifestation pourra également être souscrite en avance via l'application My FMB-BMB.

Les pilotes ne résidant pas en Belgique (d'après la carte d'identité) pourront également participer hors classement du championnat de Belgique , dans la catégorie de leur choix à la condition que l'épreuve soit de type européen ou international, et/ou qu'ils disposent d'une licence FIM/FIM Europe pour la discipline (annuelle, ou une manifestation).

Les participants non résident en Belgique sans licence, pourront également souscrire une licence 1 manifestation mais devront s'acquitter d'un montant pour l'assurance rapatriement fixé par la Fédération Affiliée du club organisateur.

ASSISTANTS

Chaque pilote peut être accompagné d'un assistant âgé d'au minimum 18 ans et qui le suit sur le parcours. Les assistants doivent être en possession d'une licence FMB Assistant Trial délivrée par la Fédération Affiliée du pilote concerné (FMWB ou Motorsport Vlaanderen). Cette licence comprend également une assurance individuelle.

Les assistants recevront leur dossard le jour de l'épreuve moyennant une caution de **20 €** et devront le restituer à la fin de l'épreuve. L'assistant devra se rendre au secrétariat de course le matin de l'épreuve avec son pilote, sans cela, le dossard ne sera pas distribué, et celui-ci signera la fiche technique. En cas de non-respect du dossard d'assistant par rapport au nom sur la licence de son pilote, le pilote sera d'office disqualifié. La licence pilote est également valable pour les assistants (mais inscription comme assistant et port du dossard assistants obligatoire)

Les assistants devront obligatoirement utiliser le dossard fourni par le secrétariat de course et ne pourront pas remplacer le dossard par une impression sur le maillot.

Les assistants (suiveurs) sont autorisés à l'intérieur de l'enclos et dans la section pour des raisons de sécurité lorsque son pilote la franchit et après avoir demandé la permission au commissaire responsable de la zone. Ils doivent suivre le même parcours que le coureur, sauf si une déviation est prévue ou autorisée par l'organisateur.

Les assistants doivent porter en permanence, quand ils sont à moto ou à l'intérieur d'une section, un dossard, des bottes en cuir jusqu'aux genoux, des pantalons longs, une chemise à manches longues ainsi qu'un casque et des gants.

Il doit impérativement respecter les consignes de sécurité d'un pilote de trial. En cas de non- respect de cette règle, l'assistant recevra un avertissement et, en cas de récidive, un échec sera imputé à son pilote et une sanction décidée par le groupe travail trial.

Les assistants ne peuvent modifier le tracé, ni l'état de la section sous peine d'exclusion.

Un pilote, avec une licence trial pilote, pourra occasionnellement être assistant de plusieurs pilotes pendant l'épreuve après avoir demandé la permission au commissaire responsable de la zone

Le dossard assistant est personnel. Si une personne est assistant pour seulement 1 épreuve, la souscription d'une licence 1 manifestation est obligatoire.

Art. 03/04 **INTERDICTION DE PARTICIPATION**

Il est strictement interdit aux licenciés annuels FMWB/MOTORSPORT VLAANDEREN de participer comme concurrent, comme organisateur, co-organisateur ou à quelque titre que ce soit, à des épreuves de trial non reconnues par la Fédération Motocycliste de Belgique se déroulant le jour d'un Trial FMB/BMB de Championnat de Belgique (Code Sportif National Art 19). Toute infraction pourra entraîner des sanctions.

Art. 03/05 **TYPE DE MOTOS et MOTORISATION**

Les épreuves de trial sont ouvertes en principe aux motocycles de TRIAL de toutes les cylindrées.
La cylindrée est libre dans toutes les catégories.
Les motos de TRIAL muent par un moteur électrique sont également admises dans toutes les catégories

Art. 03/06 **INSCRIPTIONS**

Les participants doivent s'inscrire via le site **https://fmbtrial.ris-timing.be/** au plus tard pour le **vendredi midi avant l'épreuve**. Le paiement électronique effectué lors de l'inscription via https://fmbtrial.ris-timing.be/ officialisera l'inscription à l'épreuve. Le pilote non inscrit au préalable et/ou dont le montant de l'engagement n'est pas payé au club pour vendredi midi verra son droit d'engagement majoré de 15 €. Il devra partir le 1er de catégorie. Le pilote qui inscris sur place partira le 1er de ca catégorie.

Le club organisateur se réservera le droit de retenir la totalité du montant de l'inscription pour frais administratif à tout pilote inscrit et ne se présentant pas le jour de l'épreuve. Néanmoins si le pilote prévient le club organisateur au plus tard le lundi précédent l'épreuve et s'il fournit un justificatif (certificat médical) le montant payé sera remboursé. Plus aucun remboursement ne sera accordé après l'épreuve.

- Droit engagement de **40 €** pour les coureurs qui s'inscriront en avance via **https://fmbtrial.ris-timing.be/ le lundi avant l'épreuve**
- **Droit engagement de 50 € pour les coureurs qui s'inscriront en avance via https://fmbtrial.ris- timing.be/ du mardi au vendredi avant l'épreuve**
- Droit engagement de **55 €** pour les coureurs qui s'inscriront sur place
- Droit d'engagement de **40 €** pour les coureurs de la catégorie TRIALFUN (uniquement paiement sur place)
  Droit engagement de **15 €** pour tous les assistants

N.B. : Dans le montant d'engagement, 2 €, seront versés en faveur du Fonds destiné au Trial des Nations.

Art. 03/07 **HEURE DE DEPART**

La liste des départ se fera par catégorise dans l'ordre suivant : **Trial TR Classic Noir, Trial TR4 Noir, Trial ES4 Noir -12, Trial TR4+ Noir/Jaune, Trial ES4+ Noir/Jaune -12, Trial TR3 Jaune, Trial ES3 Jaune -12, Trial TR3+ Jaune/Vert, Trial TR2 Vert -50, Trial TR2 Vert +50, Trial TR2+ Vert/Bleu, Trial TR1 Bleu, Trial Elite Rouge.**

Les heures de départ des pilotes seront envoyées le samedi avant l'épreuve par e-mail et le fichier sera affiché le matin de l'épreuve au bureau d'inscription du club organisateur. Pour la première épreuve de l'année, les heures de départ seront fixées sur base du classement final de l'année précédente.

Les coureurs de la catégorie TRIALFUN pourra prendre le départ à partir de 9h30.

Il appartient au club organisateur de présenter un Secrétaire de course et un Trésorier de course pour assurer les tâches inhérentes au Bureau de Course. Ces deux officiels travailleront sous les directives et la responsabilité du Directeur de course. Ils devront être présents et disponibles pendant toute la durée de l'épreuve (inscriptions, paiement de l'engagement, changement des cartes de pointage lors de chaque tour, calcul des points de pénalités, etc.).

Pour pouvoir insérer dans le planning de départ, les pilotes inscris le jour même, il y aura un trous de 3 minutes entre chaque catégorie

Art. 03/07/01 **BUREAU D'INSCRIPTION**

Le pilote et son assistant doivent se présenter au bureau d'inscription entre 8h10 et **09h30.** En cas de l'arrivée **après 09h30,** le départ sera refusé (sauf en cas de force majeure approuvée par le directeur de course**)**

Les pilotes **et les assistants** devront remettre leur carte de licence lors de l'inscription et devront venir la récupérer à la fin de l'épreuve.

a) Pour les pilotes licenciés « TRIAL »
Après présentation de leur licence et l'acquittement des droits d'engagement, le secrétariat de course donnera la carte de pointage du 1er tour avec l'heure de départ suivant l'affichage.

b) Pour les pilotes non licenciés
Les pilotes non licenciés retireront auprès du Directeur de course un bulletin d'inscription qu'ils complèteront avant de se présenter au secrétariat de course.

Après acquittement des droits d'engagement et de la licence « une manifestation », une heure de départ sera imposée sur la carte de pointage.

c) Le tapis environnemental est obligatoire si le parc se situe sur un terrain perméable (non asphalté ou non bétonné).

d) Les licences trial annuelles sont du type Europe Open et comprennent une assurance assistance à l'étranger pour les épreuves inscrites au calendrier FMB organisées à l'étranger.

Art. 03/08 **EQUIPEMEMENT DES MACHINES SOLOS**

Pour toutes les épreuves les machines seront *inspectées* sur les points suivants :

a. Les machines devront obligatoirement être équipées de pneus trial disponibles dans le commerce de détail. Ils doivent figurer dans le catalogue des fabricants agréés.
b. Les freins, ils agiront l'un sur la roue avant, l'autre sur la roue arrière.
c. Leviers d'embrayage et de frein, ils se termineront par un embout sphérique de 19 mm minimum de diamètre.
d. Les pose-pieds, ils devront être finalisés par un embout semi-sphérique métallique.
e. Le guidon, sa largeur sera comprise entre 600 et 820 mm
   Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu du guidon

recouvrant largement les brides du guidon.

f. Protection pignon arrière obligatoire
g. Le bruit, la limite du bruit est fixée à 87 dB/A mesurée à 6,5 mètres seconde (Vitesse linéaire du piston).
h. L'aspect, le motocycle devra être présenté propre et muni de ses accessoires (coupe contact – garde-boue, kick de mise en marche, etc.)
i. Le coupe circuit au poignet avec cordon obligatoire
j. Frein: protection disque avant et disque plein à l'arrière
k. Protection pignon arrière et disque frein arrière

REMARQUES : les machines non conforme au règlement technique feront l'objet d'un avertissement au pilote, l'invitant à mettre celle-ci en ordre pour l'épreuve suivante, les remarques seront notées dans un registre et communiqué au directeur de course ,si la moto n'est toujours pas en ordre lors de l'épreuve suivante le directeur de course appliquera une sanction ,allant d'une pénalité au refus de départ de l'épreuve.
Le changement de machine en cours d'épreuve entraînera automatiquement la disqualification du coureur de l'épreuve sauf si la nouvelle machine a passé le contrôle technique et que le coureur concerné a obtenu l'accord du directeur de course.
Un coureur est en tous points responsable de sa machine.

Art. 03/09 CONTROLE TECHNIQUE

Pour chaque épreuve le contrôle technique sera obligatoire avant l'inscription de tous les pilotes, les pilotes devront remplir le formulaire du collège technique, disponible sur le site de la fédération. Après le contrôle technique le pilote pourra se présenter à l'inscription avec le formulaire validé par le collège technique .
Des contrôles techniques impromptus pourront être effectués pendant toute la durée de l'épreuve. Ceux-ci, s'ils ont lieu, seront du ressort du Directeur de course, de son adjoint ou d'une autre personne compétente et dûment mandatée par la Direction de course.
Le contrôle technique pour les assistants ne sera pas obligatoire.
Le contrôle technique aura lieu de 8h00 à 10h15

Art. 03/10 ÉQUIPEMENT DES CONDUCTEURS

a) Le port du casque conforme aux prescriptions du Règlement Technique Trial (Point 14) est obligatoire ainsi que le port de bottes. Les gants, vêtements adaptés au trial (pantalon, maillot longues manches ou combinaison une pièce) sont obligatoires. Les coureurs doivent porter des gants en cuir ou d'autres matériaux avec caractéristiques équivalentes**.** Le port de protections dorsales est obligatoire , aux coudes , aux genoux et thoracique vivement conseiller , Il est obligatoire que les protections dorsales et thoraciques soient conformes à la norme EN 1621-2 et prEN 1621-3 respectivement.

Chaque coureur qui utilise une moto électrique doit à tout moment être en possession d'un extincteur F500, lequel peut être transporté par l'assistant.

b) **Pour effectuer les zones, tous les participants porteront obligatoirement leur dossard sur la poitrine, il devra être entièrement visible par les commissaires de zone.**

Ces dossards sont délivrés avec la licence lors de la première participation de l'année en cours, portent le numéro de course repris sur la licence et restent en possession du coureur durant toute la saison.
Le dossard ne peut en aucun cas être modifié. Il sera de couleur différente pour chaque catégorie.
Les coureurs qui remplaceront leur dossard par une impression sur le maillot devront respecter intégralement la couleur et les inscriptions reprises sur le dossard qui leur a été attribué par la commission sportive, la surface ne pourra pas être inférieur à 22 cm X 22 cm .
En cas de non-respect le coureur sera tenu de porter le dossard FMB sous peine de la disqualification de l'épreuve . Le dossard devra être visible durant toute l'épreuve sur le parcours et dans les sections sous peine de la disqualification de l'épreuve ,

Trial Elites Rouge	**dossard rouge et chiffres blancs**
Trial TR1 Bleu	**dossard bleu et chiffres blancs**
Trial TR2+ Vert/Bleu	**dossard Vert/bleu et chiffres blancs**

Trial TR2 Vert -50	**dossard Vert et chiffres blancs**
Trial TR2 Vert +50	**dossard Vert et chiffres blancs**
Trial TR3+ Jaune/Vert	**dossard Jaune/vert et chiffres noirs**
Trial TR3 Jaune	**dossard Jaune et chiffres noirs**
Trial TR4+ Noir/Jaune	**dossard Noir/jaune et chiffres blancs**
Trial TR4 Noir	**dossard Noir et chiffres blancs**
Trial TR4 Classic Noir	**dossard Noir et chiffres blancs**
Trial ES3 Jaune	**dossard Jaune et chiffres noirs**
Trial ES4+ Noir/jaune	**dossard Noir/jaune et chiffres blancs**
Trial ES4 Noir	**dossard Noir et chiffres blancs**

Les licenciés 1 manifestation, TRIALFUN et étrangers recevront un dossard sans numéro mais avec la couleur du dossard suivant leur catégorie

Les coureurs doivent se rendre au Bureau de course porteurs de leur dossard respectif de l'année (usage ancien dossard interdit).
Tout dossard perdu entraîne l'obligation d'une nouvelle licence; celle-ci n'est valable qu'accompagnée du dossard numériquement correspondant. Dans le cas exceptionnel de changement de catégorie pendant la saison, l'ancien dossard et l'ancienne licence doivent être renvoyés à la FMB.

Art. 03/11 PARCOURS

Art. 03/11.1 Parcours

Le parcours devrait, de préférence, être constitué en circuit fermé exclusivement « tout-terrain »,de 4 km maximum. Petites routes, chemins de campagne ou de sous-bois, etc. Les passages sur des routes principales seront limités au maximum, suivant les possibilités de l'organisateur de l'épreuve.

Art. 03/11.2 Signalisation

Le parcours devra être intégralement signalé par un balisage adéquat. Le mode de signalisation sera porté à la connaissance des conducteurs sur un panneau d'affichage disposé au bureau de course. Le parcours signalé doit être strictement suivi. Tout concurrent s'écartant volontairement du parcours sera sanctionné d'exclusion.
Tout pilote s'écartant involontairement du parcours doit le reprendre où il l'a quitté.
Tout pilote surpris roulant en sens inverse du parcours, ou en contravention avec le code de la circulation routière, sera automatiquement disqualifié et, en cas de récidive, se verra retirer sa licence.
Tous dégâts occasionnés par des pilotes ou leur entourage leurs seront portés en compte.

Art. 03/11.3 Distance

La distance totale parcourue ne pourra, de préférence, excéder 16 km. Cette distance peut comprendre **3 tours maximum** indiqués dans le Règlement Particulier.

Art. 03/11.4 Le nombre de sections

L'organisateur est obligé de prévoir un minimum de 8 sections et un maximum de 3 tours.

Art 03/11/.5 TEMPS ACCORDE POUR TOUTES LES EPREUVES

- Il sera pour toutes les épreuves de 6 heures et 30 minutes + 20 minutes (Pénalisation
- Le Directeur de course peut allonger le temps de course pendant l'épreuve en cas de circonstances exceptionnelles (intempéries,…). Ce changement de temps imparti devra être affiché clairement au bureau du secrétariat de course avant le départ du premier pilote se présentant pour re- tirer la carte de pointage du deuxième tour.

Art. 03/12 HORAIRE – TIMING DES DEPARTS

- Contrôle technique 08h00 – 10h15
- Début des inscriptions 8h.10 :
- un trous de 3 minute sera laissé entre les catégories pour permettre d'insérer dans le timing les éventuels pilotes inscrit le jour de l'épreuve
- 1er départ à 09h.30 suivant l'ordre suivant : **Trial TR Classic Noir, Trial TR4 Noir, Trial ES4 Noir -12, Trial TR4+ Noir/Jaune, Trial ES4+ Noir/Jaune -12, Trial TR3 Jaune, Trial ES3**

Jaune -12, Trial TR3+ Jaune/Vert, Trial TR2 Vert -50, Trial TR2 Vert +50, Trial TR2+ Vert/Bleu, Trial TR1 Bleu, Trial Elite Rouge.

- 10h.15 fin des vérifications
- Les coureurs de la catégorie TRIALFUN partiront à partir de 09h30, pas de temps de course mais obligation de rentrer avant le dernier pilote Trial Elite

Les heures de départ des pilotes seront envoyées le samedi avant l'épreuve par e-mail et le fichier sera affiché le matin de l'épreuve au bureau d'inscription du club organisateur. Pour la première épreuve de l'année, les heures de départ seront fixées sur base du classement final de l'année précédente.

Contrôle horaire de départ

Le pilote devra se présenter complètement équipé (casque, bottes) au contrôle horaire de départ. Le départ lui sera refusé tant qu'il ne se présentera pas complètement équipé et les pénalités pour retard seront automatiquement appliquées.
Les départs seront donnés de minute en minute, moteur arrêté, à un ou plusieurs pilotes. Le pilote se présentera au contrôle horaire de départ une minute avant son heure de départ indiquée sur sa carte de pointage. Il présentera spontanément sa carte au préposé au départ, afin que celui-ci vérifie l'exactitude de l'heure, celle-ci sera poinçonnée et inscrite sur la feuille du con- trôle horaire de départ. Cette opération terminée, le pilote sera autorisé à démarrer son moteur et à prendre le départ. Le préposé au départ donnera le départ officiel au concurrent, avant l'échéance de la minute idéale. Le pilote ne s'étant pas présenté au contrôle de départ ou le pilote n'ayant pas fait poinçonné sa carte au contrôle de départ sera disqualifié de l'épreuve. L'heure de référence est celle affichée par l'horloge officielle de l'épreuve. Les pilotes HORS TEMPS au dé- part pour arrivée tardive (+20') ne participerons pas à l 'épreuve ,
Remarque : Le Directeur de course, en accord avec le commissaire d'organisation, peut en cas de circonstances exceptionnelles, retarder l'heure de départ par rapport à celle figurant au Règlement Particulier d'une heure au maximum.

Art. 03/13 CARTES DE POINTAGE

Les cartes de pointages sont plastifiées, correspondants à la catégorie des pilotes. Une seule carte sera distribuée par tour.

Le club organisateurs peut commander les cartes de pointage dans un délai de 15 jours au secrétariat F.M.B/B.M.B.

Art. 03/14 MODE DE POINTAGE

Au départ, le Bureau de course remettra à chaque participant une carte de pointage . Le pilote en prendra grand soin.. A la sortie des sections, le conducteur présentera personnellement sa carte de pointage au contrôleur de section. Ce dernier, officiel de la FMB/BMB durant la journée de l'épreuve, perforera la carte à l'endroit correspondant au numéro de la section, et au résultat obtenu par le pilote, à l'aide d'une pince agréée FMB/BMB**.**
A l'issue de chaque tour, le pilote remettra personnellement sa carte de pointage, contre remise d'une nouvelle pour le tour suivant, au Bureau de Course.
A la fin de l'épreuve, il remettra personnellement sa dernière carte de pointage au Bureau de course.

En cas de perte ou détérioration de la carte de pointage, le pilote aura 5 points de pénalité pour toutes les zones du tour concerné.
En cas d'abandon d'un pilote, le pilote concerné doit remettre sa carte de pointage au bureau de course. Les cartes de pointages ne pourront pas être données.

Art. 03/15 SECTIONS

L'uniformisation du système de fléchage dans les sections est généralisée et obligatoire pour toutes les manifestations. **Les organisateurs devront respecter le modèle fixé par la FMB.** Le matériel se compose de plaque-support adaptable à tout genre de piquets, sur laquelle peuvent se fixer de une à quatre flèches amovibles, de couleur différente (une couleur pour chacune des catégories). Les piquets de fer utilisés sans coiffe de protection sont fortement déconseillés. Ces équipements

permettent le traçage de sections à plusieurs voies. Elles seront tracées pour chacune des catégories en rapport avec les qualités des pilotes de celles-ci.

Attribution des couleurs :
Balisage en ROUGE pour les Trial Elite Rouge
Balisage en BLEU pour les Trial TR1 Bleu
Balisage en VERT + 3 sections en Bleu pour les Trial TR2+ Vert/Bleu
Balisage en VERT pour les Trial TR2 Vert -50 et Trial TR2 Vert +50
Balisage en JAUNE + 3 sections en vert pour les Trial TR3+ Jaune/Vert
Balisage en JAUNE pour les Trial TR3 Jaune
Balisage en NOIR + sections en Jaune pour les Trial TR4+ Noir/Jaune
Balisage en NOIR pour les Trial TR 4 Noir
Balisage en NOIR pour les Trial TR Classic Noir

Balisage en JAUNE pour les Trial ES3 Jaune
Balisage en NOIR + 3 sections en Jaune pour les Trial ES4+ Noir/Jaune
Balisage en NOIR pour les Trial ES4 Noir

Les TRIALFUN pourront choisir leur difficulté de section entre Vert, Jaune/Vert, Jaune, Noir/Jaune et Noir

Particularités

Le pilote qui ratera une des portes imposées à sa catégorie sera sanctionné par un échec (5 points).

Le fait pour un pilote, de passer l'axe de la roue avant, en cas de manœuvre volontaire ou involontaire dans une porte ne correspondant pas au tracé imposé dans ladite section entraînera une pénalisation de 5 points (Echec).

Le « début » et la « fin » d'une section sont indiqués par un portique constitué par un panneau placé à DROITE de la piste, et d'une flèche placée à GAUCHE; ces portiques, d'une largeur de deux mètres, seront placés en des endroits ne présentant pas de difficultés de terrains, et à une dis- tance suffisante de la fin pour éviter les contestations.

Chaque section sera précédée d'une zone neutre où le conducteur devra obligatoirement suivre toutes les instructions qui lui seront données par les contrôleurs, ou par d'autres officiels.
Les départs se succèdent dans l'ordre des arrivées aux sections. **Une pénalité de 5 points sera infligé si le conducteur ne respecte pas l'ordre de départ avant d'entrer dans les sections.** Le conducteur, qui ne sera pas prêt au moment de recevoir l'autorisation de prendre le départ, perdra son tour au profit du pilote suivant.
Les pilotes doivent arrêter le moteur de leur machine lorsqu'ils attendent leur tour pour négocier les sections. La mise en marche ne se fera que quelques instants avant l'autorisation d'engagement dans la zone.

Le conducteur sera considéré comme étant entré dans la section dès que l'axe de la roue avant de sa machine aura dépassé le portique « début » et ce, jusqu'au moment où l'axe de la roue avant de sa machine aura dépassé le portique « fin ». Le conducteur qui aura subi un échec devra immédiatement dégager la section où il aura subi cet échec, si le contrôleur en exprime verbalement la demande.
Les sections ne peuvent être franchies qu'une seule fois par chaque conducteur au cours de chaque tour, sous peine de mise hors course. Les sections doivent être effectuées dans l'ordre numérique croissant sous peine de mise hors course à l'exception du premier tour moyennant l'accord du directeur de course. Les coureurs de la catégorie TRIALFUN ne devront pas respecter l'ordre numérique des sections.
Les pilotes pourront passer uniquement dans les zones (fléchés) de leurs catégories.

En cas de non-franchissement d'une ou plusieurs sections le coureur sera pénalisé de 5 points par section sauf en cas d'accord du directeur de course que le coureur peut encore effectuer les sections concernées.

Pour les catégories **Trial Elite Rouge, Trial TR1 Bleu, Trial TR2+ Vert/Bleu, Trial TR2 Vert -50, Trial TR2 Vert +50** un chronomètre sera utilisé pour contrôler le temps maximum de présence de 2 minutes dans les zones.

Reconnaissance des zones

La reconnaissance des sections à pied à l'intérieur des banderoles ne pourra ce faire que dès le départ de la course donné,. Avant ce moment ,le pilote peut regarder la section depuis l'extérieur des banderoles, et en aucun cas il ne peut rentrer et intervenir sur le tracé**.** La reconnaissance par le pilote, à pied, pourra être faite lors de l'épreuve, à chaque tour. Ils devront effectuer cette reconnaissance en ayant soin de ne gêner à aucun moment le concurrent effectuant son parcours, et également de ne pas gêner le contrôleur de section dans son travail (contact visuel permanent). Si une modification au terrain doit être apportée il faudra demander l'accord du commissaire d'organisation qui pourra le faire effectuer.

Les assistants en possession d'une licence FMB ne sont autorisés à pénétrer à l'intérieur des sections que s'ils en ont reçu l'accord verbal du contrôleur et au moment où leur pilote s'y trouve. Les pilotes et les assistants sont tenus d'obtempérer à toute demande émanant des contrôleurs et des membres du comité Trial.
Le directeur de course, le directeur de course adjoint et le commissaire d'organisation ont accès à l'intérieur des sections.
Les assistants ne sont pas autorisés dans les zones pour la reconnaissance lors de l'épreuve

Art. 03/16 DÉLIMITATION ET SIGNALISATION DES SECTIONS

La délimitation doit être déterminée en utilisant du ruban résistant, imperméable, solidement attaché aux éléments naturels ou à des piquets solidement enfoncés dans le sol.
Les piquets doivent être placés suffisamment près l'un de l'autre, afin de prévenir tout déplacement du ruban, etc.
Tout ruban doit être disposé à 10 cm du sol au minimum et à 30 cm au maximum. La largeur de la zone entre les rubans doit être d'au moins 200 cm.
La largeur de la zone peut être réduite par endroit en disposant des « portes » à l'aide de flèches; cependant l'utilisation de ces « portes » ne doit pas réduire la largeur de la zone de moins de 120 cm pour les machines solo.
Une porte est constituée d'une flèche de même couleur du côté droit et du côté gauche.
Si le ruban, ou le fléchage de porte a été déchiré ou enlevé, il doit être remplacé avant le passage du concurrent suivant. Le commissaire d'organisation doit s'assurer qu'une réserve suffisante de ruban soit disponible à chaque section, ainsi que de piquets, de plaques-support et de flèches de toutes couleurs.
En plus de la délimitation des sections mentionnées ci-dessus, il est recommandé à l'organisateur d'utiliser des perches de bois, du ruban pour contenir les spectateurs à une distance raisonnable de la section (sécurité et visibilité des spectateurs, c.-à.-d. de créer une zone neutre périphérique (officiels, presse, …).

A l'entrée de chaque section juste avant le panneau "Début" de la zone , les organisateurs placeront un couloir de 1m de largeur et de +/- 2,5m de long dans le quelle il ne pourra y avoir qu'un seul pilote à la fois.

Une inspection des sections sera effectuée par 3 membres du Groupe de travail Trial FMB le samedi afin de pouvoir les adapter en fonction du niveau des catégories

Art. 03/17 MODIFICATION DU TRACE D'UNE SECTION

Le Commissaire d'Organisation, en accord avec le Directeur de course, a la faculté de modifier le tracé d'une ou plusieurs sections entre deux tours, c'est-à-dire entre le passage du dernier concurrent d'une des catégories d'un tour, et celui du premier concurrent d'une des catégories du tour suivant, avec l'obligation pour le contrôleur d'aviser chaque concurrent de cette modification (ou de placer un panneau notifiant la modification en français ainsi qu'en néerlandais).
Celle-ci ne pourra en aucun cas justifier une neutralisation du temps de course pour reconnaître ladite zone.
Uniquement un contrôleur de zone peut remettre la section en bon état.

Art. 03/18 PENALISATIONS
Voir annexe 1.

Art. 03/19 **ARRIVEE**

Le Directeur de course, ou son délégué, indiquera l'heure d'arrivée sur la feuille contrôle horaire (C.H.) départ - arrivée.

Art. 03/20 **FIN DE LA COURSE – FIN DE L'EPREUVE**

La fin de la course pour chaque catégorie respective coïncide avec l'heure d'arrivée du dernier concurrent, plus 20 minutes pénalisantes. La fin de la l'épreuve coïncide avec l'heure de publications des résultats signés par le directeur de course, plus 30 minutes (réclamations).

Art. 03/21 **ENTRAINEMENTS**

Des essais, même partiels (c'est-à-dire passer dans une seule porte, ne fût ce qu'une seule fois, etc.) dans les sections déjà tracées, sont formellement interdits sous peine d'interdiction de participation à l'épreuve. Cette sentence pourra être imposée par tout membre de la Commission Sportive Nationale de service ou non le jour de l'épreuve, ainsi que par le commissaire d'organisation. Le Directeur de course de l'épreuve sera tenu d'appliquer cette décision.

Un organisateur peut s'il le souhaite interdire l'accès où seront tracées les sections 15 jours au préalable avant son épreuve (des banderoles extérieurement l'endroit où les sections sont ou seront tracées).

Art. 03/22 **CONCOURS INDIVIDUEL**

Chaque Règlement Particulier indiquera les catégories retenues : **Trial TR Classic Noir, Trial TR4 Noir, Trial ES4 Noir -12, Trial TR4+ Noir/Jaune, Trial ES4+ Noir/Jaune -12, Trial TR3 Jaune, Trial ES3 Jaune -12, Trial TR3+ Jaune/Vert, Trial TR2 Vert -50, Trial TR2 Vert +50, Trial TR2+ Vert/Bleu, Trial TR1 Bleu, Trial Elite Rouge.**

Art. 03/23 **CLASSEMENT INDIVIDUEL**

Il sera établi des classements individuels séparés pour les **Trial TR Classic Noir, Trial TR4 Noir, Trial ES4 Noir -12, Trial TR4+ Noir/Jaune, Trial ES4+ Noir/Jaune -12, Trial TR3 Jaune, Trial ES3 Jaune -12, Trial TR3+ Jaune/Vert, Trial TR2 Vert -50, Trial TR2 Vert +50, Trial TR2+ Vert/Bleu, Trial TR1 Bleu, Trial Elite Rouge..**

Les pilotes licenciés trial qui participent à une épreuve dans une catégorie différente de celle dont ils sont titulaires, seront classés dans l'ordre du classement avec la mention «Autre catégorie (A.c)».

Les pilotes licenciés dans une autre discipline que celle du trial, peuvent participer aux épreuves de trial et dans la catégorie de leur choix. Ils seront classés dans l'ordre du classement avec la mention « Autre discipline (A.d)».

Les pilotes non-licenciés peuvent participer aux épreuves de trial dans la catégorie de leur choix. Ils seront classés dans l'ordre du classement avec la mention « Licencié à la journée (L.j) ».

Les classements seront obtenus en additionnant les pénalisations pour le style figurant sur les cartes individuelles de pointage, et les pénalisations éventuelles pour retard au contrôle horaire de départ et d'arrivée (Art 03/19).

Sera classé premier le pilote qui cumulera le moins de points de pénalisation, ainsi de suite dans l'ordre croissant des points.
En cas d'ex æquo, il sera tenu compte successivement du plus grand nombre de zéro point, de 1 point, de 2 points et de 3 points. Si l'ex aequo subsiste encore, c'est le coureur ayant le temps le plus court lors de l'épreuve qui sera déclaré vainqueur.

Les classements préciseront également les pilotes : Hors temps (H.t)
Abandonné (Ab)
Exclus (Ex).

Les classements feront apparaître :

- Une classification « Championnat de Belgique (C.B)» reprenant les pilotes licenciés de la catégorie concernée.
- Une classification « Epreuve (C.E) » reprenant tous les pilotes inscrits dans la catégorie concernée.

Le classement officieux de chaque catégorie sera affiché par le directeur de course, qui le signera et indiquera l'heure d'affichage. Sans réclamation officielle dans les 30 minutes suivant l'affichage, les classements seront officiels.

Art. 03/24 <u>CHAMPIONNATS</u>

a. Un titre de champion de Belgique sera attribué dans les catégories suivantes :
   - **Trial TR Classic Noir**
   - **Trial TR4 Noir**
   - **Trial ES4 Noir -12**
   - **Trial TR4+ Noir/Jaune**
   - **Trial ES4+ Noir/Jaune -12**
   - **Trial TR3 Jaune**
   - **Trial ES3 Jaune -12**
   - **Trial TR3+ Jaune/Vert**
   - **Trial TR2 Vert -50**
   - **Trial TR2 Vert +50**
   - **Trial TR2+ Vert/Bleu**
   - **Trial TR1 Bleu**
   - **Trial Elite Rouge**

b. Un titre de meilleur coureur féminin sera décerné dans les catégories ou les dames sont représentées.

Pour l'attribution de tous les titres repris ci-avant, il faudra un minimum de 3 épreuves organisées et 5 coureurs classés par catégorie en fin de saison.

Toutefois, les titres de meilleur pilote seront décernés lorsque le nombre minimal pour l'attribution du titre prévu n'est pas acquis **à l'exception de la catégorie Trial Elite Rouge dans laquelle il n'y a aucun nombre minimal de coureurs classés.**

Les points seront attribués de la manière suivante: 20-17-15-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1.

L'attribution de points ne sera prise en considération qu'à partir du moment où le pilote dispute l'épreuve en tant que titulaire de la licence annuelle adéquate.

Il appartient au pilote de se mettre en règle dans les délais voulus, à défaut il ne pourra pas bénéficier des points attribués suivant le classement réalisé.

Toutes les épreuves inscrites au calendrier national conformément à l'article 6 du Code Sportif FMB pourront compter pour le Championnat de Belgique sauf en cas d'indication contraire.

Toutes les épreuves moins une de chaque pilote entreront en ligne de compte pour le classement des Championnats de Belgique (le plus mauvais résultat sera décompté).
Les épreuves belges tombant un même jour qu'une épreuve de Championnat du Monde ou d'Europe ou le Trial des Nations où un ou plusieurs pilotes sont inscrits en tant que pilote ou assis- tant ne seront pas prises en compte pour l'élaboration du Championnat de Belgique des Nationaux et des Internationaux.

En cas d'ex aequo à la fin du championnat, il sera départagé par le plus grand nombre de meil- leurs résultats, si l'ex aequo subsiste encore, par la meilleure place dans les derniers résultats.
En cas d'ex æquo lors d'une épreuve, il est souhaitable que l'organisateur récompense les deux vainqueurs. Il relève de la compétence de l'organisateur de décider s'il récompense le premier pilote de la catégorie ou le premier licencié FMB à l'année.
Toute épreuve (ou catégorie respective), qui ne se serait pas déroulée en conformité avec le Code Sportif National, l'annexe 03 règlement trial, ainsi que les décisions prises en cours de saison par le « Groupe de Travail Trial » ne sera pas retenue pour le classement final du Championnat de

Belgique.

Les épreuves de championnat, ne peuvent être organisées que par des clubs statutairement membres effectifs d'une des deux fédérations affiliées (MOTORSPORT VLAANDEREN/FMWB) ou en collaboration avec des clubs étrangers affiliés auprès de leur fédération nationale affiliée à la FIM. Le club organisateur devra accepter toutes les catégories pour le championnat de Belgique. Cette clause pourra être modifiée s'il y a trop d'épreuves au calendrier, ou trop de pilotes licenciés.

Le contrôle des épreuves est assuré par les officiels de service repris au Règlement Particulier ou désignés en dernière minute par le Bureau Permanent de la Commission Sportive Nationale (remplacement, etc.). Les épreuves en annexe (machines anciennes, side-cars, …) organisées dans le cadre des épreuves du championnat sont soumises à l'accord préalable du Groupe de Travail Trial.

Art. 03/25 **RÉCOMPENSES**

Le club organisateur doit prévoir une récompense pour les 3 premiers de chaque catégorie. Les 3 premiers pilotes sont priés d'assister à la remise des prix.
Les récompenses devront être constituées uniquement de coupes, médailles ou diplômes. LES PRIX EN ESPECES SONT FORMELLEMENT INTERDITS.

Art. 03/26 **RECLAMATIONS - VERIFICATIONS - SANCTIONS**

Cette procédure est prévue au Code Disciplinaire et Code Éthique de la FMB.

Art. 03/27 **ORGANISATIONS DES TRIALS**

a/ Les épreuves de trial seront obligatoirement ouvertes à toutes les catégories, toutes les catégories sont prévues (voir Art.03/26)
b/ L'épreuve qui réunit plusieurs catégories ne doit pas imposer nécessairement à tous les conducteurs le même nombre de tours, les mêmes sections ni le même parcours routier.
c/ A l'ouverture du secrétariat, le secrétaire de l'épreuve présentera au Directeur de Course les documents suivants :
- l'autorisation du ou des Bourgmestres des communes concernées ;
- l'autorisation du Gouverneur de la province ;
- les arrêtés communaux de fermeture de la voie publique (terrain privés).

En l'absence d'un de ces documents, le Directeur de course interdira l'épreuve

d/ Si l'épreuve est exclusivement organisée sur terrain fermé, ceci doit être mentionné sur le règlement particulier de l'épreuve.

e/ L'organisateur devra se munir de chronomètres pour toutes les sections

Art. 03/28 **DISPONIBILITE DES OFFICIELS DE SERVICE**

Les officiels de service doivent rester à la disposition du Directeur de Course jusqu'à la fin de la limite du temps de réclamation, plus le temps nécessaire si un jury doit être rassemblé pour examiner et prendre une décision sur un problème.
Les officiels de service sont soumis à l'autorité sportive du Directeur de course le jour de l'épreuve.
Les officiels de service sont :
- le Directeur de Course
- le Directeur de Course adjoint
- le Commissaire d'Organisation
- les Membres de la Commission Technique
- le Secrétaire de course
- les Contrôleurs de section (reconnaissables à leur carte de fonction provisoire, le jour de l'épreuve)
- les stagiaires,

ainsi que toute personne nantie par le Directeur de course d'une fonction officielle le jour de l'épreuve.
Le Directeur de course ainsi que le Directeur de course adjoint ne pourront pas, si possible, être affiliés au club organisateur.
Le Directeur de course est responsable, vis à vis du pouvoir fédéral, de l'application du Code Sportif

National et de ses annexes respectives.
Le Directeur de course circulera sur le terrain pour s'assurer de la conformité de l'épreuve et faire les remarques nécessaires aux officiels de service, aux organisateurs, aux pilotes, etc. Le Directeur de course adjoint gèrera le bureau de course.
Lorsque le Directeur de course ne peut assumer sa désignation, c'est le Directeur de course ad- joint qui reprend automatiquement la fonction.
Le Bureau Permanent, et tout particulièrement le coordinateur Trial, effectueront périodiquement des vérifications d'usage pour examiner la régularité des courses. Tous les membres de la Commission Sportive Nationale, principalement les membres du « Groupe de Travail Trial » et les délégués Trial qui constatent des lacunes, des erreurs d'application du règlement, sont tenus de les signaler au Directeur de course de l'épreuve (éventuellement au Coordinateur Trial et/ou Bureau Permanent).
Le Commissaire d'organisation ne doit assumer, autant que possible, aucune tâche le jour de l'épreuve, afin de se tenir à la disposition du Bureau de Course.

Le club organisateur est responsable de l'obtention des autorisations légales requises, des mesures de sécurité en cas d'accident et d'incident, du tracé réglementaire des sections, de la disponibilité et de la compétence du personnel du Bureau de Course et des contrôleurs de sections, du fléchage du parcours routier de liaison, des lieux mis à la disposition des officiels de service, du respect et de l'affichage du Règlement Particulier, du timing concernant l'heure de départ, du stock nécessaire de cartes d'engagement et de pointage pour chaque catégorie prévue, de la disponibilité des pinces agréées, que les pilotes n'essayent pas les sections déjà tracées, des récompenses pour le(s) vainqueur(s) des catégories, ainsi que des points mentionnés à l'article 2 et 3 du Code Sportif National.

SECRETAIRE DE COURSE
A la table su secrétaire de course, les points suivants devront être respectés :
Présence des cartes pour toutes les catégories.
Présence du chronométreur pour encodage des points.
Départ plus arrivée, effectués soit par le Directeur de Course, le Directeur Adjoint, le Responsable de la technique ou du chronométrage ou un membre du club organisateur **,**
Affichage du Règlement Particulier.

JURY
En cas de réclamation officielle ou si le Directeur de Course le juge nécessaire, un Jury peut être composé à la fin de l'épreuve. Ce Jury est composé du :
Président: Directeur de Course - Secrétaire: Secrétaire de l'organisation
Membres avec droit de vote : 1 représentant du club organisateur et 2 membres-délégués de la commission sportive ou du collège technique présents à la manifestation
Lors de chaque réunion, des membres d'autres collèges peuvent être invités à titre consultatif.

Le vote sera public ou secret suivant la décision du Président du Jury.
Le Président du Jury (Directeur de course) est prioritairement responsable envers le pouvoir fédéral. Il doit si nécessaire rappeler aux membres du Jury les réglementations en vigueur et veiller à leur stricte application.

Art. 03/29 ABANDONS

Le pilote qui abandonne pendant l'épreuve doit (autant que possible) prévenir ou faire prévenir la direction de course de son abandon au plus tôt.

Art. 03/30 CONDUITE DANGEREUSE. ET SECOURS AUX PILOTES BLESSES

Toute conduite considérée comme dangereuse entraînera l'exclusion du pilote de l'épreuve (dérapage contrôlé, wheeling, freinage tardif ainsi que toute chose portant ombrage à l'image du sport motocycliste auprès du grand public). Tout licencié ne portant pas secours à un concurrent blessé sera suspendu pour la saison au minimum. Si, après vérification du Bureau de Course, il s'avère qu'un pilote a reçu de pénalités temps et que celles-ci soient la conséquence directe et indiscutable de l'aide apportée à un pilote blessé, ces pénalités seront supprimées.

ANNEXE 1 PÉNALISATIONS

FAUTE

Toute faute sera appliquée à la discrétion de l'observateur en chef et sera considérée comme un fait établi.

Le calcul des points de pénalité au sein d'une section débutera lorsque l'axe de la roue avant de la moto franchira le panneau « Départ de section » et se terminera lorsqu'il franchira le panneau « Fin de section ».

Définition d'une faute : Tout contact d'une partie quelconque du pilote ou de sa moto (à l'exception des pneus, du repose-pied, du garde-boue et de la plaque de protection du moteur) avec le sol ou un obstacle (arbre, rocher, etc.).

En cas de doute concernant la faute, l'observateur accordera toujours le bénéfice du doute au pilote.

Toutes les pénalités de points ci-dessous sont attribuées aux pilotes et enregistrées dans le système de points.

- **0 faute : 0 point**
- **1 faute : 1 point**
- **2 fautes : 2 points**
- **Plus de 2 fautes : 3 points**

Seule la faute la plus importante, telle que définie ci-dessus, sera comptabilisée dans la section.

ECHEC : 5 points

Les infractions suivantes constituent un échec :

1. **Laisser la moto dans le couloir (le cas échéant).**
2. **L'assistant pénètre dans le couloir (le cas échéant).**
3. **Recevoir une assistance extérieure sur la moto dans le couloir (le cas échéant).**
4. **L'assistant apporte une assistance physique au pilote ou à la moto à l'intérieur du parcours.**
5. **Le pilote ou l'assistant modifie l'état du parcours.**
6. **Le pilote n'est pas relié au coupe-circuit par une longe pendant le parcours ou un dysfonctionnement de ce dernier est constaté par un observateur pendant ou à la sortie du parcours.**
7. **Le pilote appuie sur le pied alors que la moto recule.**
8. **Le pilote ne termine pas le parcours dans le temps imparti uniquement pour les catégories Trial Elite Rouge, Trial TR1 Bleu, Trial TR2+ Vert/bleu, Trial TR2 Vert -50 et Trial TR2 Vert +50)**
9. **La main du pilote touche une partie de la moto, autre que le guidon, lorsqu'il appuie sur le pied alors que la moto est à l'arrêt.**
10. **Le guidon de la moto touche le sol.**
11. **Le pilote ou la machine entre en contact direct avec une flèche ou son support, obligeant l'observateur à le repositionner.**
12. **Une des roues de la motocyclette roule au-dessus ou du mauvais côté d'une flèche.**

13. **La trace d'une roue franchit la ligne fictive des flèches ou une porte d'une autre catégorie, quelle que soit sa direction.**

14. **La trace d'une roue franchit la ligne fictive des flèches ou une porte de sa propre catégorie déjà franchie.**

15. **Le pilote ou la motocyclette entre en contact direct avec un ruban délimitant une section ou une séparation interne, ce qui entraîne sa rupture ou son repositionnement.**

16. **Une roue passe sur un ruban et touche le sol du côté opposé.**

17. **Une roue de la motocyclette croise sa propre piste après avoir effectué un tour complet.**

18. **Le pilote descend de sa motocyclette et pose les deux pieds au sol du même côté ou derrière l'axe de la roue arrière.**

19. **L'assistant pénètre dans la zone sans y avoir été invité par l'observateur.**

Tous les échecs doivent être signalés par le Commissaire par un coup de sifflet immédiat et une sortie de zone par le chemin le plus rapide.

Lorsque des points de pénalité sont attribués, cela se fait entre les panneaux de départ et d'arrivée. Toutefois, pour les questions disciplinaires, la zone de la section inclut les couloirs (le cas échéant).

AUTRES PENALISATIONS

TEMPS	**PENALITE**
Arrivée après **09h30** au secrétariat de course *(sauf raison force majeure acceptée par le Directeur de course)*	Refus départ
Par minute de retard aux contrôles horaires de départ, de deuxième tour ou d'arrivée	1 point
Plus de 20 minutes de retard à un des contrôles horaires repris ci-dessus	Exclusion
PENALITES	**PENALITE**
Dossard non visible pendant l'épreuve **ou manquant**	Disqualification
Non utilisation du tapis environnement - première infraction	Avertissement
Non utilisation du tapis environnement - deuxième infraction	Disqualification
Non-respect de l'ordre de départ avant l'entrée dans les sections	**5 points**
Perte ou détérioration de la carte de pointage	**5 points**
Changement de machine lors de l'épreuve sans passage pour le collège technique ou la direction de course et la mise en place d'un nouveau "plomb"	Disqualification
L'assistant du pilote ne porte pas le dossard assistant délivrée par le secrétariat de course	Disqualification du pilote

Attitude incongrue des pilotes ou de leur entourage (assistant, famille, etc.) envers un contrôleur de section. Le Contrôleur en chef de section concerné pourra présenter un carton jaune	5 points
Si un second carton jaune présenté au pilote pendant la même épreuve concerné lors d'une autre épreuve de championnat de l'année en cours	Disqualification
En cas de Récidive c a r t o n r o u g e après que 2 cartes jaunes avaient déjà été présentée	Retrait de la licence ou autre sanction imposée par le jury de l'épreuve ou Comité Disciplinaire de la FMB
Attitude incongrue des pilotes ou de leur entourage (assistant, famille etc.) envers les organisateurs, les pilotes, les officiels, etc	Disqualification ou autre sanction imposée par le jury de l'épreuve
Rouler en sens contraire à celui prévu entre les sections, ou en dehors des limites prévues par l'organisateur (banderole d'endroits interdits, etc.)	Disqualification
Non présentation au Contrôle horaire départ ou arrivée	Disqualification