

REGLEMENT TRIAL

EDITION 2020

Annexe 03 au « Code Sportif national »

Mise à jour 04/03/2020

Art. 03/01 DEFINITION 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 REGLEMENTATION

Les épreuves de trial nationales et européennes 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 épreuves de trial internationales sont régies par le règlement particulier de l'épreuve rédigé en conformité avec le Code Sportif de la FIM, et ses annexes respectives.

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.

1. 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

Les catégories de licences suivantes sont délivrées : Assistants, **Débutants**, Espoirs -125cc, Randonneurs, Gentlemen, Classic, Juniors, Seniors, Nationaux et Internationaux.

Le Groupe Travail Trial et le coordinateur Trial, avec l'accord du bureau permanent de la commission sportive, se réserve le droit de faire monter ou descendre certains pilotes de catégorie sur base des résultats réalisés au cours de la saison. 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 Nationaux qui ne monte pas en Inters commencera la première année avec un handicap de 20 points. Procédure identique pour les pilotes qui descendent de la catégorie Inters vers Nationaux

1. Catégorie ESPOIRS moins de 125cc :

Balisage en vert

Réservée aux pilotes de moins de 15 ans.

2. Catégorie «RANDONNEURS»

Balisage vert

Réservée aux pilotes de 40 ans **maximum** n'ayant jamais obtenu de licence F.M.B, F.M.W.B. ou V.M.B.B. autre que celle de Randonneurs.

3. Catégorie «GENTLEMEN»

Balisage vert

Réservée aux pilotes Randonneurs (saison **2019**) 40 ans **minimum**.

Réservée aux pilotes Juniors à leur demande et avec l'accord du Groupe Travail Trial.

4. Catégorie «JUNIORS»

Balisage en blanc

Réservée aux pilotes de **maximum** 40 ans

Libre choix au coureur sauf dispositions prévues pour les autres catégories.

Le pilote qui ne souhaite pas monter en Nationaux n'est pas obligé de le faire.

5. Catégorie « SENIORS »

Balisage en blanc

Réservée aux pilotes 40 ans **minimum** issus de la catégorie Juniors

Réservée aux pilotes nationaux de 40 ans **minimum** à leur demande et avec l'accord du Groupe Travail Trial.

Réservée aux autres pilotes de plus de 40 ans à leur demande et avec l'accord du Groupe Travail Trial.

6. Catégorie «NATIONAUX»

Balisage en rouge

Réservée aux pilotes issus de la catégorie Juniors

Réservée aux pilotes Internationaux à leur demande et avec l'accord du Groupe Travail Trial.

Réservée aux autres pilotes à leur demande et avec l'accord du Groupe Travail Trial

7. Catégorie «INTERNATIONAUX»

Balisage en jaune

Réservée aux pilotes issus de la catégorie Nationaux.

Réservée aux pilotes issus de la catégorie Juniors qui font preuve de dons exceptionnels et avec l'accord du Groupe Travail Trial.

Réservée aux autres pilotes à leur demande et l'accord du Groupe Travail Trial.

8. Catégorie «DEBUTANTS»

Balisage en bleu

Catégorie ouverte à tout participant ,avec l'accord du du Groupe Travail Trial.

9..Catégorie «CLASSIC»

Balisage en bleu

Réservée à tous pilotes avec une moto ancienne année 1974 à 1988, moto ancienne équipée de frein à tambour , bi amortisseur , moteur refroidi par air ,conformément le règlement technique.

Réservée aux autres pilotes à leur demande et l'accord du Groupe Travail Trial.

10. Moto électrique dans toutes les catégories

AGE DES COUREURS

Age requis concernant l'obtention des licences compétition : aucun âge minimal. Néanmoins en cas d'épreuve en Flandres ces catégories ne pourront être prévues au programme (législation flamande : 15 ans)

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).**

* - Les pilotes âgés de moins de 18 ans n'étant pas titulaires du permis de conduire requis ne pourront à aucun moment rouler sur la voie publique sous peine de sanctions décidées par jury de l'épreuve.

Ces pilotes devront se déplacer, accompagnés et ne pas circuler sur la voie publique et suivre les directives figurant sur les feuilles d'explication afin d'obtenir la licence de leur choix.

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 et le Bureau permanent de la Commission Sportive.

Les refus du Groupe de Travail Trial ou du Bureau permanent de la Commission Sportive 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 et le Bureau Permanent de la Commission Sportive Nationale, 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 VMBB). 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 VMBB), le Directeur de Course peut délivrer une « licence une manifestation » comprenant une assurance individuelle le jour de l'épreuve à tout non licencié titulaire du permis de conduire requis résidant en Belgique (carte d'identité faisant foi) 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).

Si des pilotes étrangers sont engagés dans une épreuve nationale, la différence financière avec une épreuve européenne doit être perçue le jour de l'épreuve, par la Direction de Course—auprès de l'organisateur, en faveur de la FMWB/VMBB.

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 VMBB). Cette licence comprend également une assurance individuelle.

Les assistants qui assistent des pilotes inscrits doivent également s'inscrire au secrétariat de course. Ils y recevront une carte les autorisant à pénétrer dans les sections

Après avoir présentée sa carte aux commissaires responsable de la zone, les assistants (suiveurs) sont autorisés à entrer dans la section pour des raisons de sécurité lorsque son pilote la franchit. Ils doivent suivre le même parcours que le coureur, sauf si une déviation est prévue ou autorisée par l'organisateur.

Les assistants qui assistent des pilotes inscrits à l'épreuve doivent porter en permanence, quand ils sont à moto ou à l'intérieur d'une section, un dossard orange.

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

Il doit impérativement respecter les consignes de sécurité d'un pilote de trial de même. 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 de disqualification du pilote assisté lors de l'épreuve.

Il est strictement interdit aux licenciés annuels FMWB/VMBB 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 **CYLINDREE**

Les épreuves de trial nationales sont ouvertes en principe aux motocycles de toutes les cylindrées. La cylindrée est libre dans toutes les catégories.

Art. 03/06 **INSCRIPTIONS**

Les participants doivent s'inscrire via le site <http://www.fmb-bmb.be> au plus tard 5 jours avant l'épreuve. Le montant des frais de participation doit parvenir sur le compte de l'organisateur au minimum 5 jours avant l'épreuve. Ce paiement officialisera l'inscription à l'épreuve. Le numéro de compte sera indiqué sur chaque formulaire d'inscription. Toute inscription devra OBLIGATOIREMENT être accompagnée du paiement. Le pilote non inscrit au préalable et/ou dont le montant de l'engagement n'est pas payé au club dans les délais mentionnés ci-dessus verra son droit d'engagement majoré de 5 €. 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 30 € pour les coureurs qui s'inscriront en avance via le site web de la FMB suivant la procédure ci-dessus.**
- **Droit engagement de 35 € pour les coureurs qui s'inscriront sur place**

- **Droit engagement de 5 € 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 **PARTICIPANTS – HEURE DE DEPART**

Les listes de participation par catégorie seront établies sur place le jour de l'épreuve .

Les heures départ seront établies sur base du classement provisoire du Championnat de Belgique Trial (ordre de départ inverse). Pour la première épreuve les heures de départ seront établies sur base du classement final de l'année précédente. Premier départ à 9h15 et dernier maximum 10h30.

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.).

Art. 03/07/01 **INSCRIPTIONS**

Le pilote et assistant doivent se présenter au bureau d'inscription avant 9h 30 . En cas de non respect de cette règle, le pilote recevra une pénalité de 5 points. Cette pénalité ne pourra être infligée que par le Directeur de course et elle sera inscrite sur la carte de 1^{er} tour (+ 5).

Le directeur de course et/ou l'organisateur ont le droit de demander la présentation du permis de conduire et/ou la carte verte d'assurance pour les épreuves où on passe sur la voie publique.

- a) Pour les pilotes licenciés « TRIAL »

Après présentation de leur licence et l'acquiescement des droits d'engagement, le secrétariat de course donnera la carte de pointage du 1^{er} 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 compléteront avant de se présenter au secrétariat de course.

Après acquiescement des droits d'engagement et de la licence « une manifestation » et la caution dossard, une heure de départ sera imposée sur la carte de pointage du 1^{er} tour.

c) À partir du premier trial de la saison, tout retard au contrôle administratif sera sanctionné.

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

e) 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

EQUIPEMENT DES MACHINES SOLOS

1. 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 800 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 motorcycle 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

2. Pour les épreuves se déroulant en partie sur la voie publique, les machines pourront être inspectées sur les points suivants :

- a. Les mêmes vérifications que pour les épreuves se déroulant entièrement en terrains privés.
- b. Les machines devront être équipées conformément aux dispositions du code de la route belge en vigueur.

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 de l'épreuve.

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 la commission du collège technique .

Des contrôles techniques imprévisibles 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 8h30 à 9h30

Art. 03/10
5.

EQUIPEMENT DES CONDUCTEURS

a) Le port du casque conforme aux prescriptions du Règlement Technique Trial (Point 14) est obligatoire ainsi que le port de bottes, et du dossard personnellement attribué. 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, thoraciques, aux coudes et aux genoux par les coureurs est recommandé. Il est recommandé que les protections dorsales et thoraciques soient conformes à la norme EN 1621-2 et prEN 1621-3 respectivement.

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, portent le numéro de la licence et restent en possession du pilote durant toute la saison.

Le dossard ne peut en aucun cas être modifié. Il sera de couleur différente pour chaque catégorie. Les pilotes 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 inférieure à 20 cm X 20 cm .

En cas de non respect le pilote 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 ,

:	pour les Internationaux	dossard jaune et chiffres noirs
	pour les Nationaux	dossard rouge et chiffres blancs
	pour les Juniors	dossard blanc et chiffres noirs
	pour les Randonneurs	dossard vert et chiffres blancs
	pour les Gentlemen	dossard vert et chiffres blancs
	pour les seniors	dossard blancs et chiffres noirs
	pour les espoirs -125cc	dossard vert et chiffres blancs
	pour les Débutants	dossard bleu et chiffres blancs
	pour les Assistants	dossard orange et chiffres Noirs
	pour les classics	dossard bleu et chiffres blancs

Les pilotes 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 FMWB/VMBB.

Art. 03/11

PARCOURS

Art. 03/11.1 Parcours routier

Le parcours devrait si possible être constitué en « tout-terrain », 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 excéder 60 km. Cette distance peut comprendre de un à 4 tours maximum indiqués dans le Règlement Particulier.

Art. 03/11.4 Le nombre de sections

Le nombre de sections sera de 27 minimum et de 42 maximum.

Art 03/11.5 TEMPS ACCORDE POUR TOUTES LES EPREUVES

- Il sera pour toutes les épreuves de-6 heures + 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 retirer la carte de pointage du-deuxième tour.

Art. 03/12

TIMING DES DEPARTS

Heures départ établies sur base du classement provisoire du Championnat de Belgique (ordre de départ inverse). Pour la première épreuve sur base du classement final de l'année précédente

Contrôle technique 8h30 – 9h30 – premier départ 9h15 – dernier départ à 10h30

Pour toutes les catégories, le timing doit être impérativement respecté par les organisateur, et affiché au secrétariat de course.

Contrôle horaire de départ

Le pilote devra se présenter complètement équipé (casque, bottes et dossard visible) 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 du premier tour. 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 contrôle 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 poinçonner 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 départ 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; la détérioration ou la perte de cette carte entraînera ipso facto la mise hors course. 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.

Catégorie **Espoirs -125cc** : le comité d'organisation décide en fonction de l'épreuve s'il remet toutes les cartes de pointage en une seule fois, et si le pilote doit effectuer les sections dans l'ordre croissant ou si le pilote doit se présenter à chaque fois au bureau de course pour remettre sa carte de pointage, à l'issue des tours

Art. 03/15

SECTIONS

L'uniformisation du système de fléchage dans les sections est généralisée et obligatoire pour toutes les manifestations. 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.

Tout autre fléchage entraînera l'annulation de l'épreuve du championnat de Belgique

Attribution des couleurs :

Balisage en JAUNE pour les Internationaux.

Balisage en ROUGE pour les Nationaux

Balisage en BLANC pour les Juniors et Seniors

Balisage en VERT pour Gentlemen, les Randonneurs , les Espoirs -125cc

Balisage en BLEU pour les **Débutants** et les Classic.

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 distance 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. 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.

Les pilotes pourront passer uniquement dans les zones (fléchés) de leurs catégories

Pour les catégories Senior /Juniors/Nationaux/inters un chronomètre sera utilisé pour contrôler le temps maximum de présence dans les zones prévu dans le règlement particulier

Les pilotes sont obligés à quitter la zone après un échec (5 points)

La reconnaissance des sections à pied pourra être faite 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. Ni les pilotes ni les assistants ne peuvent modifier le tracé, ni l'état de la section (bouger de pierres, etc.). En cas de non respect, le pilote recevra un avertissement et ensuite la disqualification de l'épreuve, il en sera de même pour son assistant.

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.

Art. 03/16

DELIMITATION 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. Les flèches isolées dites de renvoi sont interdites car elles peuvent prêter à confusion.

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, ...)).

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.

Art. 03/18

PENALISATIONS

A. TEMPS

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

B. PENALITES

Par pied posé au sol sur un élément ou sur un obstacle	1 point
Par appui d'une partie du corps sur un élément ou sur un obstacle (coude, genou, ...)	1 point
Par arrêt appui d'une partie de la moto sur un élément ou sur un obstacle (guidon, repose-pied)	1 point

Ces pénalités pourront être additionnées jusqu'à un maximum de 3 points.

Exemples :

1. Le pilote pose un pied au sol et s'appuie avec son corps sur un élément
Pénalisation : 1+1=2 points
2. Le pilote pose 2 fois le pied gauche au sol et 1 fois le pied droit
Pénalisation : 2+1=3 points
3. Le pilote pose plus de 3 fois les pieds sur terre
Pénalisation max. 3 points
4. Le pilote pose un pied à terre et s'appuie avec le guidon sur un obstacle
Pénalisation: 1+1=2 points

Dossard non visible pendant l'épreuve	disqualification
Ne pas employer le tapis d'environnement pour ravitailler	disqualification

Ravitaillement uniquement dans le paddock : En cas de non respect mise hors course

Non utilisation du tapis environnement : première infraction avertissement – deuxième infraction pénalité de 5 points

C.Echec 5 points

Définition de l'échec :

- Le coureur n'est pas connecté au système de coupe-circuit avec un cordon lorsqu'il roule dans une section.
- Déchirer un ruban qui définit les limites de la section ou une séparation interne.
- Le coureur ou son motorcycle casse, enlève, renverse ou passe au-dessus d'une signalisation, piquet ou flèche , provoquant la remise en place de la signalisation par le Commissaire.
- Le coureur descend de sa machine et pose les deux pieds à terre du même côté ou derrière l'axe de la roue arrière de la machine.
- La roue arrière franchit une porte avant la roue avant.
- Le coureur reçoit une aide externe.
- Le coureur ou sont assistant change la condition d'une section.
- Le coureur passe entre les portes d'une autre catégorie quelle que soit la direction.
- L'assistant pénètre dans une section sans l'invitation du Commissaire.
- Le coureur ou son assistant change la condition d'une section.
- Défaut d'entrer dans une section sans l'accord du Commissaire.
- Le motorcycle effectue une boucle fermée , en coupant ses traces avec les 2 roues.
- Arrêt du moteur avec un appui, ou un ou deux pieds .
- Reculer avec un pied ou plusieurs pieds au sol.

Tous les échecs doivent être signalés par le Commissaire par un coup de sifflet immédiat.

D. FAUTES

1. 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 : pénalisation supplémentaire de 5 points.
Si un carton jaune a déjà été présenté au pilote concerné lors d'une autre épreuve de championnat de l'année en cours: la disqualification de l'épreuve, prononcé au plus tard dans la semaine suivant la course.
Récidive : exclusion de participation au Championnat de l'année ou éventuellement pendant plusieurs années, suivant décision du « Groupe de Travail Trial ». Des sanctions plus graves pourraient être décidées par le Comité Disciplinaire.

2. Attitude incongrue des pilotes ou de leur entourage (assistant, famille etc.) envers les organisateurs, les pilotes, les officiels, etc.: la disqualification de l'épreuve, et éventuellement sanctions plus graves décidée par le jury de l'épreuve.
3. Rouler en sens contraire à celui prévu entre les sections, ou en dehors des limites prévues par l'organisateur (banderole d'endroits interdits, etc.): la disqualification de l'épreuve.
4. Non présentation au Contrôle horaire départ ou arrivée : la disqualification de l'épreuve.

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 L'EPREUVE**

La fin de l'épreuve pour chaque catégorie respective coïncide avec l'heure d'arrivée du dernier concurrent, plus 20 minutes pénalisantes.

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 Internationaux, Nationaux, Seniors, Juniors, Gentlemen, Randonneurs, Classic, Espoirs -125, et **Débutants**.

Art. 03/23 **CLASSEMENT INDIVIDUEL**

Il sera établi des classements individuels séparés pour les Internationaux, les Nationaux, les Juniors, les Gentlemen, Seniors, les Randonneurs, les Espoirs et **Débutants** .

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 æquo subsiste, c'est le meilleur résultat du dernier tour qui prendra l'ascendant sur l'autre ou les autres.

Si l'ex aequo subsiste encore ,c'est le coureur ayant le temps le plus court lors de l'épreuve qui sera déclarer 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.

15.

Le classement officiel 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 officielles.

Art. 03/24

CHAMPIONNATS

1. Pour toutes les épreuves inscrites au calendrier FMB (terrains privés et voie publique)

a. Un titre de champion de Belgique sera attribué dans les catégories suivantes :

- Juniors
- Nationaux
- Internationaux

b. Un titre de meilleur pilote sera attribué dans les catégories suivantes :

- Gentlemen
- Randonneurs
- Seniors
- **Débutants**
- Espoirs -125cc
- Classic

c. 4 titres de Rookie de l'année :

- Randonneurs (pour les moins de 16 ans)
- Juniors (pour les moins de 17 ans)
- Nationaux (pour les moins de 17 ans)
- Inters (pour les moins de 17 ans)

Ces titres sont soumis à la condition suivante: dans chaque catégorie concernée, minimum 3 licenciés à l'année en deçà de l'âge limite.

Pour l'attribution de tous les titres repris ci-avant, il faudra un minimum de 5 pilotes classés 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.

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 pas compter pour le Championnat de Belgique.

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 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 meilleurs 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 (VMBB/FMWB) (numéro code 000-....)

Le club organisateur devra accepter toutes les catégories pour le championnat de Belgique.

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

RECOMPENSES

Il est recommandé au club organisateur de prévoir une récompense pour les vainqueurs de chaque catégorie. 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 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/ Le club qui aura organisé au minimum cinq trials depuis son affiliation FMB/BMB, et qui en aurait inscrit plusieurs au calendrier annuel, pourra constituer l'un d'eux en « trial test » mettant à l'essai des variantes à l'annexe 03 Trial. Un « trial test » ne pourra être une épreuve de championnat. Les dites variantes devront être soumises à l'approbation du Groupe de Travail Trial.

d/ Un club statutairement membre effectif de la FMWB/VMBB ne peut pas organiser un trial quel qu'il soit le même jour qu'une épreuve de Championnat de Belgique Trial FMB.

e/ 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 (décision du Conseil d'Administration de la FMB du 25/11/1996)

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

g/ A la fin de l'épreuve, l'organisateur remettra au Directeur de Course une liste reprenant les noms et coordonnées des contrôleurs de section qui ont été de service lors de l'épreuve.

h/ 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
- le Responsable du service médical
- les Membres de la Commission Technique
- les Membres de la Commission de Chronométrage
- le Secrétaire de course
- le Trésorier de course
- les Délégués FMB
- les Contrôleurs de section (reconnaisables 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 adjoint 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 du secrétaire de course, les points suivants devront être respectés :

Présence des cartes pour toutes les catégories.

Présence du chronométrateur 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.

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.