



Championnat de Luxembourg de Trial Règlement 2025

Article 1 : Conditions de participation

Tout pilote voulant participer au championnat national de Trial doit être en possession d'une licence Trial valide. La licence doit être émise par une fédération reconnue (MUL, DMSB, FFM, FMB, etc.) et doit pouvoir être présentée à chaque manche.

Tout pilote inscrit doit participer au cours de la saison à au moins deux manches organisées au Luxembourg. Si cela n'est pas le cas, le pilote est tout simplement rayé du classement final. Cette action n'a aucune influence sur les points des autres pilotes.

Article 2 : Inscription

Tout pilote licencié ayant l'intention de participer au championnat national de Luxembourg de Trial doit s'inscrire **avant la première manche** du championnat. Cette date dépassée, une prise en compte du pilote au classement final du championnat de Luxembourg n'est plus possible.

L'inscription se fait moyennant le formulaire en suivant ce lien :



Article 3 : Définition des catégories

- **Élite:** flèches jaunes
- **TR1:** flèches rouges
- **TR2:** flèches blanches
- **TR3:** flèches vertes
- **TR4 et Minitrial:** flèches bleues
- **Classic:** flèches vertes

Tout changement de catégorie en cours de saison annule le cumul des points acquis précédemment.

Article 4 : Pénalisations

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

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

Dans le cas d'une erreur de pointage sur le badge et si le pilote est déjà parti sans correction, le Commissaire doit informer le Directeur de course dans l'heure qui suit par une notification.

Article 5 : Définitions des fautes

5.1 Pied à terre ou appui

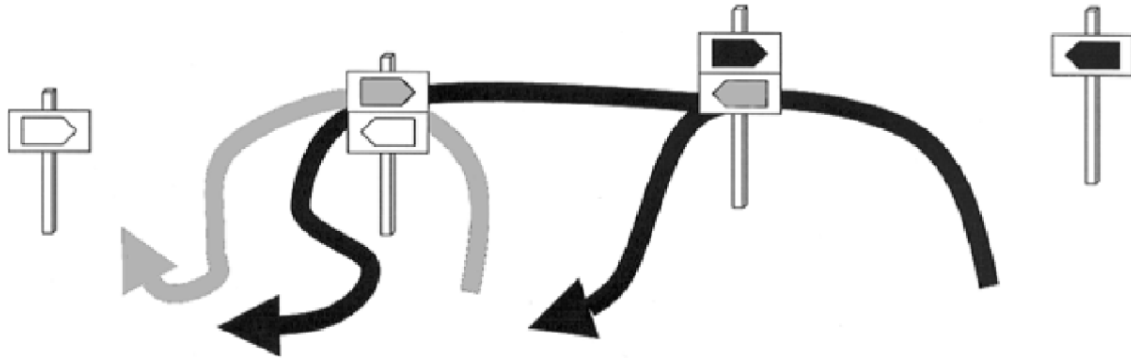
Est considéré comme "pied à terre" ou "appui" le fait qu'une partie du corps du pilote ou qu'une partie de la moto autre que pneus, repose-pieds, sabot, touche le sol, ou prenne appui sur un obstacle.

5.2 Échec

Est considéré comme un échec :

- Le recul de la moto avec pied à terre,
- Une chute,
- Le guidon touchant le sol,
- Le fait d'avoir les deux pieds du même côté de la machine, ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto,
- La roue ou la machine passe au-dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de fin de section.
- Toute aide extérieure sur le pilote ou la moto,
- Le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou des flèches de toute catégorie, qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale,
- Le fait de traverser une délimitation avec n'importe quelle roue,
- Le fait de franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté du ruban),
- Le fait de passer du mauvais côté d'une marque de délimitation. Toutefois, le fait de passer la roue avant au-dessus d'une marque de délimitation, sans appui du pilote ou de la machine, n'est pas considéré comme sortie des limites de la zone,
- Le fait de passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie :

Les passages interdits



- L'assistant qui pousse ou tire le ruban pour faire gagner de la place au pilote,
 - Le fait d'effectuer une boucle à l'intérieur de la zone,
 - Toute entrée de l'assistant dans la zone sans y être autorisé,
 - Le fait de refuser de franchir une zone.
 - Le fait de ne pas finir une zone dans la limite du temps de 2 minutes.
 - Tout passage d'une roue au-dessus d'une limite extérieure avec pied à terre.
 - Tout constat d'échec est signalé instantanément par un coup de sifflet.
- N.B : Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre.

Article 6 : Sanctions

- Refus de sortir de la zone après un échec et après que le Commissaire en a donné l'ordre : 5 points supplémentaires (dès le 1er tour).
- Incorrection envers un Commissaire par le pilote ou l'assistant (après délibération du Jury) : carton jaune (1)
- Critique à voix haute envers l'organisation ou l'organisateur : carton jaune (1)
- Au cours de la reconnaissance d'une zone, les seules modifications acceptées sont celles autorisées à l'avance par le Commissaire de zone. Le pilote qui modifie l'accès d'une difficulté pour lui-même ou un autre pilote est sanctionné d'une pénalité de 5 points.
- Absence de port du bracelet coupe-circuit au poignet = 5 points
- Non-présentation à une zone : 10 points
- Absence de port de protections individuelles obligatoires : disqualification
- Changement de machine ou absence de marque d'identification : disqualification.

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

Barème du carton jaune sur la même épreuve :

1er carton jaune : 5 points

2e carton jaune : 10 points

3e carton jaune : 20 points

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

Article 7 : Motocycles et équipements

Les pilotes et assistants doivent présenter un casque en bon état d'un modèle homologué pour la pratique de la moto (ECE 22-05 ou ECE 22-06). Le port de bottes, d'un pantalon, d'un maillot avec manches longues et de gants est obligatoire. De plus, le pilote et son assistant doivent obligatoirement porter une protection dorsale à la norme EN 1621-1, 2 ou 3. Elle est présentée au contrôle administratif et son utilisation peut être vérifiée à tout moment de la course. Le port d'une protection pectorale est fortement recommandé.

En cas de non-conformité ou de détérioration de la moto (silencieux, levier et protections, etc.), le pilote doit réparer pour entrer dans la zone suivante. Dans le paddock, les motos doivent être installées sur un tapis de protection du sol (étanche en-dessous et absorbant au-dessus) lors de toutes interventions mécaniques et de ravitaillement en carburant sous peine de sanctions financières.

Les motocycles admis, du pilote et de son assistant, dans les trials doivent répondre aux spécifications suivantes :

- Être équipés d'un coupe-circuit automatique apposé sur le guidon côté gauche et relié au poignet du pilote,
- Les garde-boue doivent être bordés, les poignées ou manettes doivent être bouléées. Toutes les aspérités dangereuses doivent être protégées.
- Le pignon de sortie de boîte doit obligatoirement être protégé par le carter d'origine.
- L'engrènement inférieur de la couronne arrière doit être protégé par une protection adaptée.
- Une protection doit être placée sur la surface de la couronne arrière afin de ne pas pouvoir passer les doigts.
- Le guidon doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre doivent être équipés d'une protection rembourrée recouvrant largement les fixations. Les guidons en matière composite sont interdits.
- La protection des disques de freins avant et arrière doit être conforme à l'origine.
- Les disques arrière pleins sont obligatoires.

Article 8: Points

Les points à comptabiliser pour le championnat pour les pilotes inscrits sont donnés comme suit:

Place	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Points	20	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0

Article 9: Ex aequo

Si deux pilotes finissent le championnat avec les mêmes points :

- est mieux classé le pilote ayant participé à plus de manches
- pour un nombre égal de participations, les meilleurs résultats sont pris en compte
- pour un nombre égal de résultats, le résultat de la dernière manche compte