

# REGLEMENT du CHETRIM 2016

## CHallenge de l'Est TRIal Moderne

Mise à jour 13/12/2015

### 1) Organisation

Le challenge CHETRIM est organisé sous l'égide de l'UFOLEP suivant les règles définies pour les manifestations de véhicules terrestres à moteur (code du sport R331-18) et conformes aux RTS (règles techniques et de sécurité du 7 mars 2015).

### 2) Calendrier sur le site **GET** « **Grand Est Trial** »

20 mars	<b>Gouhenans (70) -</b>	Moto 90 Trial Club
15 mai	<b>Saint Pierre (39) -</b>	Moto club du Risoux
26 juin	<b>Chouzelot (25)</b>	Trial club Comtois
11 septembre	<b>Soultzmatt (68) -</b>	Moto Club Zone 68

### 3) Catégories

4)

Catégorie	Fléchage UFOLEP
<b>S1</b>	<b>Noir</b>
<b>S2</b>	<b>Rouge</b>
<b>S3 plus</b>	<b>Bleu</b>
<b>S3</b>	<b>Vert</b>
<b>S4 plus</b>	<b>Jaune</b>
<b>S4</b>	<b>Blanc</b>

**Les motos anciennes sont acceptées, pas de tracé ni de classement spécifiques. sauf dans le cas d'une épreuve cumulée CHETRIM - CHETRA.**

### 4) Inscriptions :

L'organisateur de l'épreuve percevra les droits d'engagement fixés à 30 € par journée et par pilote (Les droits d'engagement seront majorés de 5 € pour les pilotes qui ne se sont pas inscrits au moins une semaine avant chaque trial).

### 5) Contrôles :

Les pilotes devront être titulaires d'une licence UFOLEP valide, du permis de conduire moto ou du CASM.

Les pilotes devront porter ;

- un casque homologué ECE 2205 de moins de 5 ans
- un pantalon en tissu renforcé
- des bottes
- des gants
- un maillot à manches longues

Les motos seront conformes aux RTS (règles techniques et de sécurité) et être équipées de :

- d'un coupe-circuit automatique (décompresseur accepté sur moto ancienne)
- de poignées de guidon fermées ou embouts de guidon
- de leviers boulés
- de garde boue bordés

- d'une protection pignon sortie de boîte
- d'une protection de couronne (dent de requin)
- d'une couronne fermée
- de repose pieds repliables
- de freins à disques protégés
- de pneus trial

Nota : il est rappelé que pour la sécurité du pilote, la moto devra être équipée d'une mousse de protection de la barre ou des pontets de guidon.

Les motos seront conformes au code de la route et assurées y compris sur circuit fermé.

Nota : tout véhicule à moteur doit être assuré (Article L211-1 du code des assurances). L'assurance RC de la moto couvre les risques aux abords du parc coureurs, en cas de circulation hors circuit et autres situations avant et après la compétition.

## **6) Pénalités :**

### **Barème**

<b>Réussite</b>	<b>0 point</b>
<b>1 pied</b>	<b>1 point</b>
<b>2 pieds</b>	<b>2 points</b>
<b>3 pieds et plus</b>	<b>3 points</b>
<b>Echec</b>	<b>5 points</b>

### **Définition des fautes :**

#### *Pied à terre ou appui*

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

#### *Echec*

- recul de la moto avec pied à terre.
- chute.
- guidon touchant le sol.
- avoir les deux pieds du même côté de la moto ou derrière l'axe de la roue arrière de la moto lorsque celle-ci est cabrée.
- arrêt du moteur avec tout appui du pilote ou de la moto autre que les pneus,
- aide extérieure sur le pilote ou la moto.
- le pilote qui, avec sa machine ou une partie de son corps, modifie ou détruit la position d'un support de signalisation ou d'une flèche qui nécessite l'intervention du commissaire pour les remettre en l'état ou dans leur position initiale.
- la roue ou la machine passe au dessus d'une signalisation ou d'un support de signalisation de sa catégorie avant que l'axe de la roue avant ait franchi le signal de fin de section.
- traverser une délimitation avec n'importe quelle roue.
- franchir les limites latérales d'une zone (rouler de l'autre côté de la rubalise).
- passer du mauvais coté d'une marque de délimitation.
- passer dans un sens ou dans l'autre une porte fermée par les flèches d'une autre catégorie.
- assistant qui pousse ou tire la rubalise pour faire gagner de la place au pilote.
- effectuer une boucle à l'intérieur de la zone.
- refuser de franchir une zone.

## **Franchissement**

Chaque concurrent est considéré comme « entré ou sorti » de la zone dès que l'axe de la roue avant de la machine a dépassé le panneau indiquant le début ou la fin de la zone.

Les pilotes de chaque catégorie doivent franchir exclusivement les portes formées par les flèches qui leur sont réservées. Il est interdit de franchir dans un sens ou dans l'autre une porte formée par les flèches d'une autre catégorie.

Le franchissement des limites d'une zone (les limites latérales, la ligne fictive) est effectif dès qu'une roue passe du mauvais côté de la limite.

Un texte explicatif sera remis à tous les commissaires de zone des trials du CHETRIM

### **7) Tracés** : 5 tracés différents

Fléchage	Catégorie	
	Moderne	Ancienne
Noir	S1	-
Rouge	S2	-
Bleu	S3 plus	Inter
Vert	S3	National/Expert
Jaune	S4 plus	Criterium/Master
Blanc	S4	Randonneur/Gentleman

Les organisateurs devront tracer des zones permettant un franchissement fluide des obstacles en particulier dans les catégories S3, S4 plus et S4.

Les tracés ne devront pas se recouper.

**Le tracé de chaque catégorie sera matérialisé par des portes définies avec les flèches de la couleur correspondante du début à la fin de la zone, même dans le cas de tracés communs entre 2 catégories (par ex : S1/S2 ou Inter/National).**

Les balisages extérieurs de zones pourront être matérialisés par de la rubalise.

Chaque trial du CHETRIM devra comporter au minimum 30 zones par catégorie (sauf les catégories Senior 4, Randonneur et Gentleman).

Il n'est pas autorisé de faire la zone plusieurs fois lors d'un seul tour.

### **8) Classements** :

Les points marqués à chaque trial du CHETRIM par les concurrents sont définis par le barème suivant :

1 <sup>er</sup> : 20 points	9 <sup>ème</sup> : 7 points
2 <sup>ème</sup> : 17 points	10 <sup>ème</sup> : 6 points
3 <sup>ème</sup> : 15 points	11 <sup>ème</sup> : 5 points
4 <sup>ème</sup> : 13 points	12 <sup>ème</sup> : 4 points
5 <sup>ème</sup> : 11 points	13 <sup>ème</sup> : 3 points
6 <sup>ème</sup> : 10 points	14 <sup>ème</sup> : 2 points
7 <sup>ème</sup> : 9 points	15 <sup>ème</sup> : 1 point
8 <sup>ème</sup> : 8 points	

Le classement s'effectuera avec les résultats de toutes les épreuves.

Si certains pilotes ne font pas toutes les épreuves, c'est le classement de la dernière épreuve qui sera déterminant en cas d'ex-aequo.

Lors de participation dans 2 catégories différentes, le pilote sera classé dans la catégorie où il a effectué le plus d'épreuves.

Les résultats de chaque épreuve devront être transmis par l'organisateur à Clément Badet [clement\\_badet@yahoo.fr](mailto:clement_badet@yahoo.fr) (Responsable suivi du classement CHETRIM) et à Philippe Margerard [philmarg@club-internet.fr](mailto:philmarg@club-internet.fr) (webmaster du site Grand Est Trial) dans les 3 jours qui suivent le trial.

Les résultats de chaque trial du CHETRIM ainsi que le classement provisoire après chaque épreuve seront affichés sur le site GET (Grand Est Trial).