



REGLEMENT SPORTIF UFOLEP DU CHALLENGE DE TRIAL A L'ANCIENNE DU COMITE OCCITANIE

Préambule :

Les Règles Techniques et de Sécurité (RTS de la Fédération délégataire) et le règlement général administratif et sportif s'appliquent complètement lors des manifestations de trial organisées sous l'égide de l'UFOLEP.

Règlement :

Le **MUSTH – Moto Ufolep Sud Trial Historique** est organisée sous l'égide de l'UFOLEP, et suivant les règles définies par l'UFOLEP pour les manifestations sportives à moteur. Le MUSTH est un challenge mis sur pied par des clubs du grand sud et qui a pour but :

- De créer des liens amicaux entre tous les amateurs de moto de trial ancienne de plus de 30 ans
- De perpétuer la conservation et l'utilisation de ces véhicules anciens, et de les promouvoir auprès des amateurs et du public par des manifestations et des compétitions.
- D'informer les participants et assurer un rôle de coordination, de faciliter la circulation d'informations entre les participants, de publier, éventuellement, des articles ou brochures en rapport avec son challenge.
- Il est ouvert aux pilotes des autres régions administratives.

Une moto est considérée comme ancienne si elle **possède des doubles amortisseurs, un refroidissement à air et des freins avant et arrière à tambour dès sa fabrication** (Une moto transformée en « moto ancienne » ne pourra être considérée comme telle). Les motos mono- amortisseur, refroidissement à air, freins avant et arrière à tambour ou à disque seront acceptées et prises en compte dans les classements.

Le « MUSTH » est réservé aux motos des catégories suivantes :

-
- Pré 65 - Moto construites avant 1965 -modèle BULTACO T10 inclus.
- Pré 80 - Moto construite de 1965 jusqu'en 1980
- Post 80 -Moto construite à partir de 1980 et répondant à la définition de moto ancienne.
- Pré 90 mono amortisseurs – Moto construite avant 1990 et répondant aux caractéristiques suivantes : motos mono amortisseur, refroidissement à air, freins libres à tambour ou à disque

Tracé des zones :

Quatre tracés de difficultés adaptées correspondent à quatre catégories de pilotes suivant leurs choix ou niveaux

=> **Inter** : Niveau Inter /National plus – Couleur de Flèche : Rouge

=> **National** : Niveau National / Critérium plus – Couleur de Flèche : Bleue

=> **Régional** : Niveau Régional / Randonneur + – Couleur de Flèche : Verte

=> **Promotion** : Niveau Randonneur - / Initiation – Couleur de Flèche : Jaune

Inscription des pilotes

Pour aider les organisateurs à préétablir les listes de concurrents avant la journée consacrée à l'épreuve, seront retenues les inscriptions par mail, courrier, par Helloasso ou par le portail UFOLEP.

Il sera toujours possible de s'inscrire le jour de l'épreuve pour les autres concurrents.

Une fois ceux-ci enregistrés, il ne sera plus possible de changer de catégorie ou de tracé le jour de l'épreuve en fonction de la « rumeur » sur la difficulté du trial, pour éviter les mauvais classements ou la présence d'un même pilote sur plusieurs tableaux.

Inscription des pilotes à la journée et des pilotes étrangers.

Il est désormais possible d'accepter les inscriptions des pilotes non licenciés et des pilotes étrangers aux conditions ci-après :

Pilotes non licenciés : Licence à la journée.

Pilotes étrangers : Présentation de la licence du pays d'origine.

Cette possibilité doit être saisie comme une opportunité d'élargir le champ des inscriptions pour les organisateurs qui doivent en faciliter l'approche aux intéressés.

Pointage :

Il est celui en vigueur dans les années 1980 à savoir :

- Réussite 0 point
- 1 pied 1 point
- 2 pieds 2 points
- 3 pieds et plus 3 points
- Échec 5 points

Un échec = arrêt de progression, calage avec un pied au sol, chute, erreur dans le tracé de la zone ou sortie de la zone, refus, si le guidon touche le sol, si les 2 pieds du pilote sont du même côté de la moto ou derrière l'axe de roue arrière.

Les déplacements latéraux à l'arrêt sont à pénaliser, ils seront sanctionnés par un « 5 ».

Pour des raisons de sécurité des pilotes, le franchissement des zones avec sac à dos et/ou banane ventrale est interdit.

Ceux-ci seront déposés soit en entrée de zone, soit en sortie et récupérés après le pointage des points. Seul les Camel-back sur le pilote en zone sont tolérés.

Pour aider les commissaires, tous les détails de pénalités et de passage des portes sont à retrouver en **ANNEXE 1**, et pourront être commentés par le Directeur de Course au briefing commissaire.

Parcours :

Le parcours devra comporter au minimum 10 zones, les pilotes devront effectuer deux tours.

Un troisième tour reste possible, dans la limite horaire imposé par l'organisateur, mais ne rentrera pas dans le calcul du classement de l'épreuve.

L'organisateur aura le choix soit de proposer un trial dit classique avec commissaires de zones soit de constituer des groupes compris entre 7 à 10 pilotes maximum encadrés par deux pilotes « club » qui pointeront les participants. Ces pointeurs club peuvent être également participants.

Dans la mesure du possible, le tracé de l'interzone devra tenir compte du niveau des pilotes inscrits en Promotion et proposera un tracé alternatif si le tracé principal est trop sélectif –

Les Directeurs de Course veilleront à l'application de cette directive -

Pénalités horaires :

Il n'y aura pas d'application de pénalité horaire, l'organisateur des étapes se réservant le droit de ne pas classer les pilotes ne respectant pas un temps total imparti qui devra être communiqué le matin de l'épreuve.

Classement :

Le classement de chaque catégorie de couleur se fera par addition de la totalité des points obtenus lors des étapes de ce challenge. Les points sont attribués de la façon suivante :

1er = 30 ; 2ème = 25 ; 3ème = 20 ; 4ème = 18 ; 5ème = 16 ; 6ème 15 ; 7ème = 14 ; 8ème 13.....20èmes et ayant participé = 1.

Toutes les étapes compteront pour l'attribution des points. Le jour de la finale sera considéré comme un trial normal et les points acquis seront ajoutés aux résultats des épreuves de la saison.

Les pilotes participants au MUSTH et empêchés car adhérents au club organisateur d'une épreuve et qui ne pourront de ce fait, pas y participer en qualité de concurrent, se verront attribuer 10 points de bonification, après signalement par le club organisateur.

A chaque épreuve, un classement spécifique aura lieu sous la responsabilité du club organisateur pour chaque tracé. Ce classement respectera la réglementation en vigueur et

l'attribution des places par départage des critères habituels.

En cas d'ex æquo sur une épreuve, c'est le nombre de 0, de 1 etc..., qui serviront de juge arbitre pour les départager.

Si le principe n'arrive pas à départager les pilotes, c'est l'année de la machine, sur **présentation de la carte grise**, qui sera retenue pour déterminer le classement.

Ce mode de calcul vaut pour l'épreuve du moment, **ainsi que pour l'attribution du classement de la finale.**

Les classements devront être communiqué au MUSTH dans les 5 jours. (Laurent LESTRADE du TCC pour comptabilisation et enregistrement).

En fonction du classement, des points sont attribués aux pilotes. (Voir plus haut)

Pour favoriser les petites cylindrées éventuellement présentes, à chaque étape, un classement « petites cylindrées » intégrant 50, 80, 125cc par niveau de tracé sans tenir compte de la décomposition de l'année de fabrication.

Remise des récompenses :

L'essentiel étant de participer en retenant le principe « Le jeu pas l'enjeu », la remise des prix devra tendre à récompenser le maximum de participants avec des lots simples (ex une bouteille de vin) selon les possibilités des clubs et préserver un esprit « Ufolep ».

Le club organisateur est libre pour les dotations aux trois premiers concurrents classés sur la journée.

Organisation de la finale :

La dernière épreuve sera considérée comme étant la finale et le lieu de la remise des Trophées des finalistes.

Organisée comme un trial « normal », les récompenses de la journée seront laissées à la diligence du club organisateur.

Celles récompensant les finalistes seront fournies par l'UFOLEP pour les 3 premiers pilotes par catégories, après décompte des résultats sur l'année.

Le club volontaire pour organiser la finale devra se faire connaître au début de la saison –

Les classements des manifestations continueront à être transmis à Laurent LESTRADE du TCC pour comptabilisation et enregistrement -

Pilotes/machines :

Les participants au MUSTH devront être titulaires du permis moto, s'ils ont été licenciés avant janvier 2005 ou du CASM après 2005 et dans tous les cas en possession d'une licence UFOLEP en cours de validité, le port de bottes est obligatoire ainsi que le casque qui devra être homologué et être de la norme E22-06 (les casques d'époque ou VTT ne seront pas acceptés). Des maillots à manches longues et gants sont obligatoires. Une protection dorsale est fortement conseillée.

Conformément aux règlements de l'Ufolep, un contrôle technique sera mis en place dès la veille et le matin de l'étape, mais pour rappel et en préambule les motos devront :

- Posséder obligatoirement des pneus trial,
- Avoir les extrémités du guidon obturées, les garde-boues doivent être bordés
- Posséder des boules en bout de leviers,
- Avoir une protection de la barre de guidon,
- Avoir un coupe circuit ou un décompresseur,
- Posséder un carter de protection du pignon de sortie de boîte,
- Être muni d'un garde chaîne (dent de requin) pour empêcher qu'une partie du corps du pilote ne se coince entre la chaîne et la couronne arrière,
- Avoir des repose pieds repliables (une dérogation est acceptée pour certaines Pré 65 dont le démarrage nécessite un repose pied repliable sans ressort de rappel),
- Faire un bruit acceptable (échappement libre non autorisé), un contrôle de niveau sonore sera organisé selon la méthode en vigueur pour le trial c'est dire à 45 degrés,
- Posséder un phare avant et un feu arrière

Les Motos devront être évidemment assurées en responsabilité civile que l'épreuve se déroule sur un terrain ouvert à la circulation publique ou non.

Le club organisateur de l'épreuve fera sienne l'obligation de recourir à une assurance Responsabilité Civile Organisation.

Pour déterminer la classification de la machine, la date d'introduction du modèle sur le marché sera prise en compte. A défaut la date de 1ere mise en circulation sur Carte Grise fera référence, toutefois deux responsables accrédités du MUSTH au minimum et le directeur de course détermineront la catégorie retenue pour le véhicule. Les machines devront être dans l'esprit du MUSTH. Pour des raisons de sécurité et de fiabilité des organes d'origines peuvent être remplacés. Une attention toute particulière devra être portée sur les pots d'échappement. Une sonorité inadaptée et non conforme de la moto provoquera la non inscription et/ou l'exclusion.

Il est strictement interdit de changer tout ou partie cycle ou moteur n'entrant pas dans la définition des motos anciennes.

Ce règlement soumis et accepté par la Commission Technique Régionale Occitanie Pyrénées Méditerranée, sera porté à la connaissance de tous les présidents de clubs affiliés UFOLEP organisant des épreuves pour le MUSTH ou ayant des adhérents participants aux épreuves le composant.

Il tient lieu de règlement pour les épreuves organisées tout au long de la saison considérée, ainsi que pour la finale du MUSTH.

L'acceptation et l'application de ces articles est tacite et ne sera remis en cause ni par les organisateurs d'épreuves ni par les pilotes participants.

ANNEXE 1



CTR Trial UFOLEP Occitanie Pyrénées Méditerranée

MEMO COMMISSAIRE

Le commissaire doit donner son accord pour que le pilote entre en zone (coup des sifflet).
Une entrée ou sortie des zones est effective lorsque l'axe de la roue avant de la moto dépasse le panneau « entrée » ou « sortie » de la zone.

Tout constat d'échec (5) sera signalé instantanément par un coup de sifflet

MOTO ANCIENNES

Comptage des points

Pénalité	Type de faute
0	Pas d'appui – pas de pied au sol
0	Franchissement de la rubalise avec la roue avant en l'air sur un pivot dans le mouvement
0	Calage moteur et redémarrage sans pied à terre et sans appui
0	Frôler la rubalise avec les roues
1	Pied au sol (dans ou hors de la zone)
1	Appui (prolongé) d'une partie du corps (contre arbre, rocher...)
2	2 pieds au sol ou 2 appuis du corps
3	3 pieds au sol et plus ou 3 appuis du corps et plus
5	Chute au sol
5	2 pieds à terre du même côté de la moto
5	2 pieds à terre (un pied de chaque côté de la moto arrière des amortisseurs)
5	Franchir une porte à l'envers
5	Franchir une porte d'une autre catégorie
5	Recul de la moto
5	Guidon touchant le sol
5	Rouler sur une flèche
5	Faire tomber une flèche (Le commissaire DOIT se déplacer pour la remettre)
5	Franchir les limites d'une zone (rouler de l'autre côté de la rubalise)
5	Déchirer la rubalise
5	Aide extérieure sur le pilote ou la moto
5	Spectateur qui pousse ou tire la rubalise pour faire gagner de la place au pilote
5	Arrêt de progression et déplacement latéral - roue avant ou roue arrière -
5	Effectuer une boucle à l'intérieur de la zone en recoupant sa trace
5	Refuser de franchir la zone
5	Calage moteur et redémarrage avec pied à terre
5	Franchir la zone avec sac à dos ou banane ventrale

En cas de gêne constatée par les juges de zone, le pilote doit recommencer toute la zone les points acquis sont décomptés comme suit :

1ère partie : partie de la zone entre l'entrée de zone et la gêne constatée.

a) Pénalités du 2ème passage supérieures à pénalités du 1er passage = pénalités du 1er passage

b) Pénalités du 2ème passage inférieures à pénalités du 1er passage = pénalités du 2ème passage

2ème partie : partie de la zone que le pilote n'avait pas pu atteindre au 1er passage.




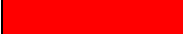
Note finale : addition des points de la 1ère et 2ème partie

N'est pas considéré comme une faute :

Mettre un pied en dehors de la zone est considéré comme simple pied à terre

Toucher un piquet ou une flèche n'est pas considéré comme une faute s'il/elle ne tombe pas
 Rouler sur une rubalise (sans la franchir) n'est pas considéré comme une faute

Les catégories :

APPELLATION	COULEUR
PROMOTION	
REGIONAL	
NATIONAL	
INTER	



CTR Trial UFOLEP Occitanie
 Pyrénées Méditerranée
MOTO ANCIENNES

Une «
 Porte est
 composée
 de 2
 flèches de
 la même
 couleur
 qui se
 pointent
 en face à
 face.



Passages autorisés pour les différentes catégories

