

CONVENTION REGLEMENT



COUPE INTER-RÉGIONALE OUEST VELO TOUT TERRAIN TRIAL EDITION 2025 REGLEMENT TECHNIQUE

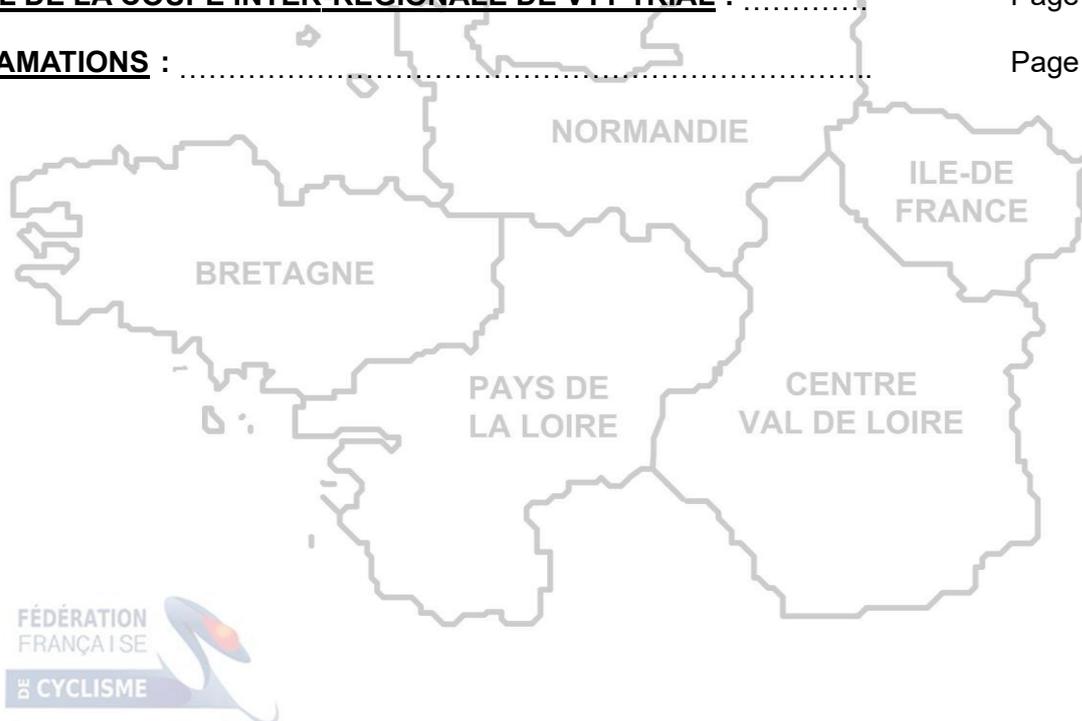


Dernière mise à jour : 03/03/2025

Sommaire

Règlement Technique 2025 CIROVTT Trial

1 - <u>PARCOURS, TRACAGE</u> :	Page 3
2 - <u>MATERIEL</u> :	Page 5
3 - <u>DEROULEMENT CONSEILLE D'UNE JOURNEE DE COMPETITION</u> : ...	Page 6
4 - <u>COMPTAGE DES PENALITES</u> :	Page 8
<i>Coupe Inter-Région Ouest Vélo Tout Terrain Trial</i>	
5 - <u>IMPORTANT POUR TOUTES LES CATEGORIES</u> :	Page 12
6 - <u>CLASSEMENT D'UNE JOURNEE</u> :	Page 12
7 - <u>COMPTAGE ET ATTRIBUTION DES POINTS POUR LE CLASSEMENT GENERAL DE LA COUPE INTER-REGIONALE DE VTT TRIAL</u> :	Page 13
8 - <u>RECLAMATIONS</u> :	Page 13



Règlement Technique 2025 CIROVTT Trial

Généralité : Tout compétiteur qui prend part à cette compétition est censé connaître le présent règlement et s'engage à se soumettre sans réserve à toutes ses prescriptions. Ceci s'applique pour le règlement général et le règlement technique. Ces deux règlements forment un tout indissociable.

1 - PARCOURS, TRACAGE :

1-1 : Le VTT Trial consiste à franchir des sections plus ou moins difficiles sur un terrain naturel ou sur des obstacles artificiels, appelées zones, sans aucun autre appui que les deux pneus. Cette discipline fait appel à des notions d'équilibre et de maîtrise du vélo.

1-2 : Pour toutes les catégories, les zones doivent inclure six secteurs constitués d'obstacles (passages ou portes). La réussite du passage d'un secteur sans appui donne droit à 10 points. Ces points s'additionnent au long de la zone. Ainsi le pilote peut obtenir un maximum de 60 points par zone.

Toutefois, dès lors que le pilote est pénalisé d'au moins un appui dans un secteur il n'acquiert pas les points de ce secteur. Il doit néanmoins franchir le secteur dans son intégralité avant de prétendre à acquérir les points du secteur suivant. Le pilote ayant cumulé un total de 5 pénalités quitte la zone immédiatement. Il garde les points acquis sur les secteurs franchis.

1-3 : Le tracé devra comporter 5 ou 6 zones (5 zones minimales, en dessous l'épreuve sera annulée) pour chaque catégorie. Les parcours NAT3 doivent être obligatoirement avec les parcours E, Ex, NAT1 et NAT2 sauf dérogation accordée par le responsable de la CIROVTT Trial. **La demande de ces dispositions particulières devra être faite par l'organisateur auprès du responsable de la CIROVTT Trial au minimum 8 jours ouvrés avant la compétition.**

1-4 : Le tracé ne devra pas comporter des difficultés obligeant les pilotes à réaliser des sauts descendants limités en hauteur en fonction des catégories :

E	: 1.80 m
Ex	: 1.60 m
NAT1	: 1.40 m
NAT2	: 1.20 m
NAT3	: 1.00 m
R3	: 0.60 m (uniquement possible en enroulé sans roue arrière)

Ceci sera mesuré en tenant compte du profil du terrain. Pour éviter que des pilotes réalisent des sauts des catégories supérieures un passage obligatoire devra être matérialisé.

1-5 : Pour toutes les catégories il est demandé de tracer suivant la règle des 3 à 4 premiers secteurs faciles et les derniers secteurs difficiles pour départager les pilotes, la difficulté devra être croissante dans la zone. La longueur des zones et le nombre d'obstacles à franchir devront être en rapport avec le temps imparti pour franchir la zone, 2 minutes. L'objectif étant que le premier de chaque catégorie n'ait pas moins de 900 points au total des trois tours.

Les secteurs faciles devront être d'un niveau réalisable pour tous, les secteurs difficiles seront quand à eux proche du niveau des zones les plus faciles de la catégorie supérieure ou du niveau National.

Tracé R3 : il devra se faire en enroulé avec quelques marches d'une hauteur en montée comprise entre 0,30 m et 0,60 m suivant le profil du terrain sans obligation de sortie en roue arrière.

Tracé R4 : les zones seront faites en enroulé avec quelques montées, descentes, dévers (sans obstacles pour les zones les plus faciles) et réalisables via un VTT traditionnel. Le tracé doit être suffisamment large (virages et obstacles) pour être effectué sans déplacement de roue pour un VTT traditionnel de type crosscountry (roue pouvant aller jusqu'aux 29 pouces).

Pour les tracés R 3 et Nat 3 le tracé doit être suffisamment large pour être effectué avec un VTT XC de 29 pouces (survol de flèche ou rubalise)

1-6 : Tous les pilotes de toutes les catégories feront 3 tours du nombre de zones prévu. Tous les pilotes devront rendre eux-mêmes leur carton à la table de pointage après avoir fini un tour et avant de commencer le suivant.

1-7 : Un secteur pourra être constitué d'un ou de plusieurs portes et/ou passages notés par des lettres (exemple : 1A, 1B voir 1C)

Les flèches de chaque secteur ont le même numéro et une lettre différente. Le numéro et/ou la lettre de la dernière porte de chaque secteur est entourée (par exemple 1A, 1B et 1C appartient au secteur 1 et ainsi de suite).

Le secteur 1 commence au portique de départ quand le pilote passe son axe de roue avant.

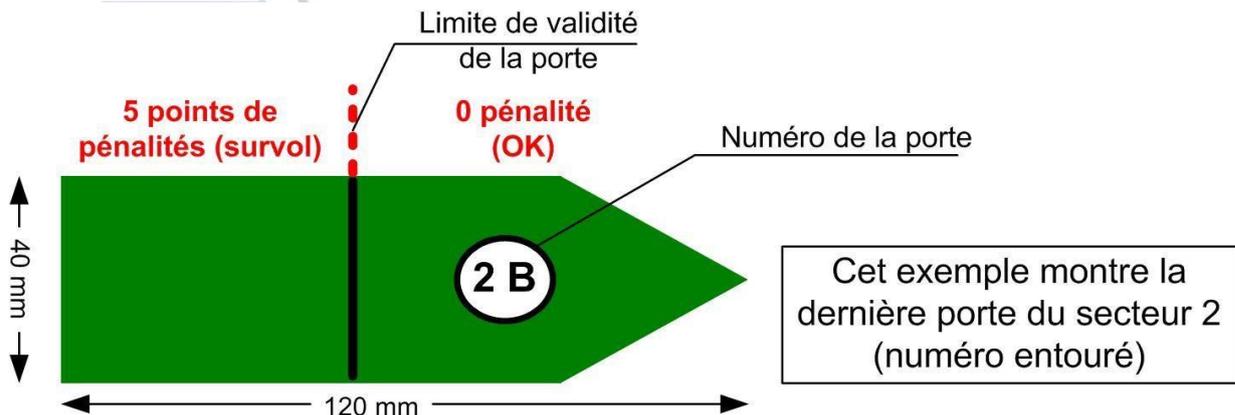
Les secteurs 2, 3, 4, 5 et 6 commencent quand les deux axes de roues ont franchi la dernière porte du secteur précédent.

Les secteurs 1, 2, 3, 4 et 5 se terminent quand les deux axes de roue franchissent la dernière porte de chaque secteur.

Le secteur 6 se termine quand l'axe de roue avant franchit le portique de fin de zone.

La catégorie R 4 ne comportera que des secteurs simples

1-8 : La rubalise des limites de zones devra être fixée entre 20 et 30 cm du sol. Les flèches matérialisant les parcours devront être fixées solidement (vis, pointes, croches ...pas d'agrafes). La forme et la disposition des piquets supportant la rubalise et les flèches doivent être choisies de manière à limiter les risques d'accident. Il est préconisé d'utiliser des piquets 40X40 mn et de les incliner quand ils sont situés où il y a un grand risque de chute. Il faut au minimum que le trait marquant la limite de validité de la porte soit matérialisé si possible à 60 mm de la pointe. L'ensemble des portes et des passages devront être numérotés, il est préférable de numéroter après la validation. Ce format exact de flèche schématisé ci-dessous sera obligatoire et les flèches seront fournies par la CIROVTT.



1-9 : Les zones sont modifiables uniquement entre deux tours par décision du collège des arbitres, soit en cas d'intempéries, soit en cas de problèmes de traçage. Pour que cela soit efficace les arbitres de zone doivent repérer au cours du premier tour dans chaque catégorie l'obstacle ou la suite d'obstacles qui fait échouer la majorité des pilotes. Les modifications entre les tours ne peuvent se faire qu'après accord du président du collège des arbitres, de son adjoint et du responsable de la CIROVTT Trial ou de son représentant.

1-10 : Le nettoyage de la zone est autorisé aux pilotes à condition de n'utiliser que les pieds et ceci sans détériorer ni modifier la zone de son intérêt technique.

1-11 : L'interzone doit se parcourir en VTT ou à pied pour tous les pilotes en respectant les normes de sécurité envers le public.

- 1-12** : Dans la mesure des possibilités de l'organisateur, les parcours seront identifiés des flèches de couleur :
- **Rouge** pour le tracé Elite (E),
 - **Bleu** pour le tracé Expert (Ex),
 - **Verte** pour le tracé Nationale 1 (NAT1),
 - **Blanc** pour le tracé Nationale 2 (NAT2),
 - **Jaune** pour le tracé Nationale 3 (NAT3),
 - **Bleu** pour le tracé Régionale 3 (R3),
 - **Blanc** pour le tracé Régional 4 (R4),

Chaque entrée de zone sera matérialisée par un panneau reprenant le n° de la zone 1 à 6 pour les catégories E, Ex NAT1, NAT2, NAT3 et 1 à 6 précisant les catégories R3 et R4, possibilité de mettre un fond de couleur ou chiffre de couleur différente. Un panneau sera également présent à la sortie.

L'entrée et la sortie seront à une distance d'au moins 50 cm et matérialisées par des panneaux et de la rubalise au sol différente de celle utilisé pour délimiter la zone. Un "carré de départ" devra être matérialisé à l'entrée de la zone. Un couloir d'attente permettant à au moins 5 pilotes de s'y introduire devra être réalisé à proximité du portique d'entrée.

1-13 : Les portes devront être d'une largeur minimum de 30 cm. Les flèches devront être positionnées afin d'éviter tout survol litigieux. Elles devront être positionnées de manière à permettre à tous les pilotes de franchir les portes de face avec ou sans appui.

1-14 : L'entrée et la sortie seront de préférence à proximité (zone en forme de U), afin de faciliter le travail de l'arbitre et de son aide arbitre. Pour les catégories R4 et R3, les zones seront en forme de U, ou en ligne droite ou avec une rubalise au centre afin de faciliter le doublement des zones et empêcher les pilotes roulant en même temps de se croiser.

1-15 : L'ensemble du traçage/fléchage pour chaque catégorie devra être logique et progressif afin d'éviter d'éventuels retours en arrière ou recoupage de trace. La dernière difficulté (porte ou passage) devra se situer au moins à plus de 3 m de la sortie (si cette dernière n'est pas dans le même axe que la porte de sortie) et totalement dégagée de tout obstacle.

2 - MATERIEL :

2-1 : Les vélos devront être des vélos de type VTT ou vélo Trial, un seul classement par catégorie sera effectué. Sur une épreuve, un pilote a la possibilité de changer une seule et unique fois de vélo de même gabarit (20" 7 20" ou 26" 7 26" ou diamètre supérieur) après en avoir fait la demande au président du collège des arbitres et/ou au responsable de la CIROVTT Trial.

2-2 : La selle est obligatoire si le tube de selle dépasse le tube horizontal du cadre. La largeur du guidon est libre, pédales plates obligatoires pour toutes les catégories. Pour les pilotes équipés d'un VTT traditionnel voulant prétendre au classement informel (article 3-2 du règlement général) le vélo devra comporter au minimum cinq pignons et un dérailleur en état de marche sur la roue arrière. Le changement de vitesses devra fonctionner normalement avec commande au guidon, il pourra être contrôlé par les arbitres à tout moment de la journée. Le non fonctionnement interdira au pilote l'accès à cette classification.

2-3 : Les vélos devront présenter tous les critères de sécurité (embouts de guidon bouchés, absence de partie saillante, protection embout de câble, fissure sur cadre ou sur fourche, etc...). En cours de compétition, tout arbitre peut interrompre la participation d'un pilote en gardant le carton de pointage jusqu'à ce que le pilote ait remis son vélo en conformité avec les règles de sécurité. Le pilote ne pouvant pas ou ne voulant pas s'exécuter sera interdit de poursuivre l'épreuve.

2-4 : Le port du casque rigide est obligatoire pendant les épreuves sur les zones et dans les interzones ainsi qu'avant et après l'épreuve sous peine de pénalisation. Le port de gants et de protèges tibias est fortement conseillé, le non port de ces équipements dégagera l'organisateur de toute responsabilité en cas d'accident. De même toute modification du casque et (ou) du vélo par rapport à sa configuration d'origine est de la responsabilité totale et entière du pilote et (ou) de ses parents si le pilote est mineur. Le pilote pouvant même se voir refuser le départ.

2-5 : Les plaques de cadre

2-5-1 : La plaque avant est obligatoire et devra être fournie par le pilote, avec le numéro de dossard qui lui sera attribué par la CIROVTT TRIAL en début de saison. Afin de faciliter la lisibilité, les dimensions de la plaque et des chiffres de forme bâton répondront aux dimensions minimum suivantes :

Hauteur de la plaque : 11 cm, largeur de la plaque : 16 cm.

Hauteur des chiffres : 6 cm, largeur des chiffres : 3 cm.

La plaque, réalisée dans une matière souple et non métallique, devra obligatoirement être fixée au guidon et lisible par les arbitres et les organisateurs tout au long de la compétition sur zone et en interzone. Le pilote pourra inscrire son nom et son prénom sur l'espace libre de la plaque sans que ceci affecte la lisibilité du numéro de plaque. La plaque est fixée au centre du guidon par sa partie supérieure. Les pilotes se présentant au départ sans plaque de guidon pourront être sanctionnés par le collège des arbitres.

Les pilotes qui se présenteront au départ sans plaque de guidon, comme les pilotes qui présenteront une plaque fantaisiste et (ou) dangereuse et(ou) en carton devront voir avec l'organisateur pour se fournir d'une plaque dans le cadre de l'article 5-5 du règlement général. Tout pilote refusant ces obligations se verra appliquer l'article 4-7-05 du règlement technique.

Pour des raisons de partenariat l'organisateur pourra fournir les plaques de guidon le jour de son épreuve en respectant la numérotation de la saison, les pilotes seront dans l'obligation d'apposer cette plaque, sans en modifier sa forme et son contenu, en lieu et place de la leur.

2-5-2 : Le numéro de chaque plaque concurrent devra être impérativement de la couleur des flèches de sa catégorie (sauf pour les R 4). **Chaque pilote doit imprimer sa plaque** à partir du modèle existant sur le site Internet de la CIROVTT Trial.

Elite = Rouge

Expert = Bleu

National 1 = Vert

Nationale 2 = Blanc avec tour noir

Nationale 3 = Jaune (possibilité de mettre un tour noir)

R 3 = Bleu

R 4 = Noir

2-6 : La CIROVTT Trial 2025 devra utiliser au maximum des arbitres licenciés, titulaires d'un titre, diplôme d'arbitre officiel FFC avant de nommer arbitre une personne non titulaire d'un diplôme d'arbitre FFC. Le président du collège des arbitres sera obligatoirement un arbitre diplômé de niveau national (licence arbitre régional/national). Les arbitres confirmés devront être en priorité sur les zones du niveau le plus élevé. Il est également souhaité qu'un arbitre supervise l'enregistrement des résultats des pilotes à la table de pointage tout au long de l'épreuve. Chaque club participant doit être en mesure de nommer pour chaque épreuve un ou plusieurs arbitres. Dans la mesure du possible il est souhaitable qu'un arbitre licencié appartenant au club organisateur soit laissé libre.

3 - DEROULEMENT CONSEILLE D'UNE JOURNEE DE COMPETITION :

3-1 : L'accueil, le contrôle administratif, l'éventuel contrôle technique et l'émargement se dérouleront à partir de 8h30. Pour les pilotes, inscrits sur place ou les pilotes voulant changer de catégorie ou avec tout autre problème. Tout émargement effectué après **9h15** (pour les R4/R3, Nat 3 et Nat 2) et 11h30 (pour les Nat 1 à Elite) donnera lieu à pénalité sauf décision différente du responsable de la CIROVTT Trial et/ou du président du collège des arbitres.

3-2 : Les arbitres et aides arbitres devront être présents à **8h50**. Le briefing des arbitres aura lieu à **9h00**. Le briefing des pilotes pour les catégories (R4/R3/Nat3/Nat2) aura lieu à **9h10**. Les briefings des arbitres et des pilotes seront effectués par deux personnes différentes.

3-3 : **La distribution des cartons de pointage et le départ des pilotes des catégories R 4/ R 3, Nat 3 et Nat 2 aura lieu à 9h15.** La distribution des cartons pour les catégories Nat 1 à Elite se fera le matin au moment de l'émargement. **Le départ des pilotes des catégories Nat 1 à Elite se fera à 13H45.** Pour éviter les arrivées en groupe il est demandé aux pilotes de ne pas s'attendre pour effectuer l'enchaînement

des zones. Les pilotes sont libres de choisir leur zone et d'enchaîner les tours **sauf pour les catégories R 4 et R 3 (ordre des zones imposé sur au moins les deux premiers tours)**.

- 3-4** : Le pilote prêt à prendre le départ sur une zone doit se positionner avec son vélo dans le portique de départ avec son carton qu'il donnera à l'Arbitre et/ou son aide arbitre. Si à l'appel de l'arbitre le pilote n'est pas prêt, son carton pourra être remis après ceux des autres pilotes.
- 3-5** : Le départ ne pourra se faire que lorsque les services de secours seront en place et que cette mise en place aura été validée par le président du collège des arbitres en conformité au point 5.4 du règlement général de la CIROVTT Trial.
- 3-6** : Un arrêt d'une heure est conseillé dans le créneau horaire de **12h30** à 13h45. **L'ensemble des cartons du premier tour (R4 et R 3) - trois tours pour les Nat 3 et Nat 2 devront être rendu au PC course au plus tard pour 12H30** sous peine de pénalisation ; à voir avec le président du collège des arbitres, le pilote étant seul responsable de son carton en cas de perte). L'organisateur et les arbitres devront s'organiser pour respecter ce timing.
- 3-7** : Pour des raisons de spectacle il est possible au collège des arbitres et à l'organisateur de prévoir après la compétition, une démonstration en condition de course ou libre sur une zone avec les meilleurs pilotes de la journée. Il est conseillé à l'organisateur que les services de secours soient encore présents pendant cette démonstration.
- 3-8** : Toute modification dans le déroulement d'une journée de compétition est du ressort du responsable de la CIROVTT Trial 2025, du président du collège des arbitres et de l'organisateur qui se réuniront en comité de direction de course pour prendre une décision collégiale. La décision fera l'objet d'un communiqué de course qui sera annoncé et affiché le matin avant le départ ou dans la journée. Ce communiqué de course sera signé par le président du collège des arbitres.
- 3-9 : Durée de la course :**
- 3-9-1** : La durée totale de la course est fixée par le Président du collège des arbitres, en accord avec le collège des arbitres, elle doit être choisie de telle sorte que les concurrents puissent terminer l'épreuve dans les délais impartis. Ce temps de course pourra être augmenté pendant l'épreuve par le collège des arbitres. Par défaut **l'arrêt de la compétition est fixé à 16h30 pour l'ensemble des catégories (sauf Nat 2 et Nat 3 pour 12h30)** Cette heure de fin pourra être modifiée par le président du collège des arbitres.
- 3-9-2** : Le temps de carence est fixé à 30 minutes. Le président du collège des arbitres peut l'étendre après la compétition s'il entraîne l'élimination de plus de dix coureurs.
- 3-9-3** : Si la durée totale de la course est dépassée, le concurrent en retard sera sanctionné par une déduction de 10 points pour chaque minute supplémentaire commencée.
- 3-9-4** : Si le temps de carence est dépassé, le concurrent est exclu du classement.

4 - COMPTAGE DES PENALITES :

- 4-1** : Dans chaque zone, il n'y aura qu'un seul concurrent à la fois accompagné de l'arbitre et de son aide arbitre. Seules les reconnaissances à pied du seul pilote sont autorisées sous peine de sanction. Le jour de la course les accompagnateurs ne sont pas autorisés à pénétrer dans la zone. Chaque concurrent est considéré comme entré en zone dès que l'axe de sa roue avant a dépassé la rubalise de début de zone, et comme sorti dès que l'axe de sa roue avant a franchi la rubalise de sortie de zone. Le pilote est autorisé à prendre de l'élan pour entrer dans la zone, il ne doit prendre le départ que lorsque l'arbitre l'a autorisé à le faire. En cas d'un nombre important de pilotes, un doublement dans la zone pourra avoir lieu. Un deuxième arbitre pourra faire partir un autre pilote sur la zone en s'assurant que le pilote déjà parti ne soit pas gêné.
- 4-2** : Dès l'entrée du concurrent dans la zone, il lui est interdit de mettre pied à terre sous peine de pénalisations. Celles-ci sont comptabilisées dans chaque zone par un arbitre qui est seul juge. L'arbitre annoncera de vive voix après chaque secteur le nombre de point acquis (soit 0 ou 10 points) qui sera notifié par son aide arbitre sur la feuille de contre pointage. A la fin de son passage en zone, le nombre de points acquis sera annoncé au pilote après vérification du score par l'arbitre auprès de l'aide-arbitre.

Le président du collège des arbitres, le ou les arbitres volants et l'arbitre affecté aux classements peuvent remplacer un arbitre de zone.

4-3 Zéro pénalité :

Le pilote réalise le parcours de son niveau dans le temps autorisé sans aucun autre contact avec le sol, les obstacles et l'environnement du parcours que les deux pneus. Le contact avec la rubalise n'est pas compté comme pénalité. Le parcours est réalisé dans le sens logique de progression dans la zone ou en suivant l'ordre de numérotation des passages et des portes.

4-4 1 pénalité :

4-4-01 : Tout contact avec le sol, l'obstacle ou l'environnement du parcours (rocher, arbre, piquet, spectateur, etc....) soit avec une partie du corps, soit avec une partie du vélo, excepté les pneus, à l'intérieur ou à l'extérieur des limites de la zone. Il est permis de tourner le pied sur place et de le reposer sans changer l'extrémité d'appui.

4-4-02 : Contact d'une pédale et/ou de la protection, sur le sol ou sur l'obstacle avec ou sans mouvement du vélo. Lorsque le pilote a un pied au sol ou sur un obstacle tout autre contact du vélo avec les obstacles ou l'environnement n'est pas compté comme pénalité.

4-5 5 pénalités :

4-5-01 : Passer par-dessus, par-dessous, soulever ou déchirer les limites matérialisées de la zone (rubalise, piquet, etc.) Les points de mesure sont les axes des roues et l'axe longitudinal du vélo.

4-5-02 : **Les secteurs, les portes et passages doivent être passés dans l'ordre croissant des numéros et des lettres qui les différencient. EX : (1A) (1B), 2A ; 3A ; (1B) 3C etc...).** Il sera néanmoins possible dans un secteur en cours muni de plusieurs portes de repasser dans des portes déjà franchies tout en respectant à nouveau l'ordre croissant (exemple : secteur 2 avec 4 portes A à D possible de faire 2A, 2B, 2C puis de reprendre à nouveau 2B, 2C puis 2D).

4-5-03 : Survoler une flèche quelle que soit la catégorie.

4-5-04 : Lorsque les portes et passages ne sont pas franchis dans le sens de vision des flèches ou dans l'ordre des numéros de portes.

4-5-05 : S'engager dans la porte d'une autre catégorie (absence de pénalité si la porte empruntée se situe au même emplacement que celle de sa propre catégorie).

Nota il ne sera pas compter 5 si le pilote s'engage dans le sens de vision/numérotation de la flèche dans un passage d'une autre catégorie que la sienne.

4-5-06 : Assurer une porte ou un passage par l'arrière. Le pilote et son vélo doivent passer l'obstacle de front. ***Si un coureur s'approche de la porte par l'arrière de la ligne visuelle et met le pied sur l'obstacle/sol tandis qu'au moins un moyeu de la roue est derrière la ligne visuelle et utilise ce pied pour traverser le portique (5 points de pénalité). Cette règle s'applique même si le pied a été brièvement soulevé une ou plusieurs fois. Le coureur n'est pas autorisé à continuer dans la section***

4-5-07 : dépassement du temps maximal en zone (2 minutes), le pilote n'est pas autorisé à continuer à rouler ; il garde les points précédemment obtenus.

4-5-08 : Il est seulement permis de franchir les portes du secteur en cours, ex : si vous êtes dans le secteur 3, vous n'êtes pas autorisé à franchir d'autres portes d'autres secteurs. Il est interdit de traverser en sens inverse la dernière porte de chaque secteur (porte entourée) car le pilote revient dans un secteur déjà validé. Exception faite de la dernière porte entourée du secteur 6 (fin du secteur au portique de sortie)

4-5-09 : Lors du passage de porte ou d'un passage dans le mauvais sens pour la première fois (5 points de pénalités).

Une porte est franchie uniquement si la ligne située entre les deux flèches présentant le même numéro est traversée en suivant le bon sens des flèches. Une fois franchi, s'il est traversé en sens inverse, le coureur devra le franchir à nouveau (dans le bon sens des flèches) avant d'avoir passé la porte ou le passage suivant ou avant d'avoir fini le passage imposé.

4-5-10 : Tout passage de porte doit se faire au-dessus de la porte, les axes du vélo faisant foi.

4-5-11 : Arracher une flèche malgré qu'elle ait été fixée conformément au règlement. Destruction d'un élément de la zone (rubalise, piquet...).

4-5-12 : Poser les deux pieds en même temps sur le sol ou sur un obstacle.

4-5-13 : Tenir le vélo autrement que par le **poste de pilotage (potence + cintre)** lorsqu'il y a un appui.

4-5-14 : Axe de roue avant en dehors du portique d'entrée. Lorsqu'après l'entrée dans la zone, l'axe de roue avant ressort du portique d'entrée. Le portique d'entrée est matérialisé par la rubalise d'entrée de zone posée au sol. Il ne sera pas compter 5 points de pénalités si l'axe uniquement de la roue arrière sort par le portique d'entrée ou de sortie.

4-5-15 : S'il y a appui du vélo ou du pilote et que les deux pieds sont en totalité du même côté de l'axe longitudinal du vélo à l'extérieur ou au travers du cadre.

4-5-16 : Tout appui avec le sol, l'obstacle ou l'environnement du parcours (rocher, arbre, piquet, spectateur, etc....) avec une partie du corps, pour rétablir l'équilibre en ayant simultanément un pied au sol.

4-5-17 : Deux parties du corps (autre que la main détachée du guidon ou une partie du corps et une partie du vélo en appui en même temps dans le but de maintenir ou de rétablir l'équilibre.

4-5-18 : Assis sur l'obstacle ou toute autre partie de l'environnement de la zone.

4-5-19 : Appui de la main sur un obstacle ou sur le sol. La main est déterminée du poignet jusqu'à l'extrémité des doigts. Exception : il ne sera pas compté cinq, s'il y a contact avec une partie de la main alors que celle-ci est liée à la poignée du guidon.

4-5-20 : Se faire pointer sans franchir la zone, toutefois le pilote doit s'engager dans la zone.

4-5-21 : **A sa demande et sous l'accord de l'arbitre un pilote** peut être autorisé à être assuré par l'un de ses accompagnateurs sans gêner l'arbitre. Tout contact physique si minime soit-il entre le pilote ou son vélo et l'accompagnateur donne lieu à 5 pénalités. 5 pénalités seront également appliquées si l'accompagnateur gêne l'arbitre.

4-5-22 : Incident mécanique : si le pilote a un incident mécanique et qu'il n'est pas en mesure de finir la zone sans descendre ou sans intervenir avec ses mains sur son VTT avec un pied à terre ou tout autre appui pénalisable,

4-6 Pénalités supplémentaires donnant lieu à un retrait de points sur la totalité des points acquis lors des franchissements :

Moins 100 points :

4-6-01 : La famille, les supporters ou accompagnateurs ne doivent en aucun cas s'ingérer dans la compétition.

Les actes suivants commis par des accompagnateurs ou supporteurs en vue d'aider les pilotes sont interdits et pourront être sanctionnés par un retrait de 100 points attribués au compétiteur/compétitrice ayant été aidé :

1. Se positionner, à l'entrée d'une zone,
2. Avoir des propos négatifs envers l'arbitre, comportement non sportif, jet du vélo,
3. Entrer dans une zone sans avoir été autorisé par l'arbitre à le faire. Une assistance destinée à protéger le compétiteur/compétitrice sans influencer ses performances lors de la zone peut être autorisée par l'arbitre,
4. Dispenser des conseils (positions, temps, etc...) à un/une compétiteur/compétitrice situé dans la zone.

Cette règle ne s'applique pas pour la catégorie R4, toutefois un seul accompagnateur par pilote R4 sera autorisé à donner des conseils, il devra rester hors de la zone.

4-6-02 : Omettre une zone

4-6-03 : Seul le pilote doit donner son carton de pointage à l'arbitre et/ou à la gestion des résultats.

4-6-04 : Non-port du casque en zone, inter zone et/ou aux entraînements.

4-6-05 : Non-respect de l'inter zone sur le vélo et/ou pilotage dangereux.

4-6-06 : Emargement après 10h (catégories R4/R3, Nat3 et Nat 2) et 12h30 (catégories Nat 1 à Elites).

4-6-07 : Plaque non conforme à l'article 2-5 dans sa forme et (ou) dans sa position sur le vélo.

4-6-08 : Le pilote refuse de sortir de la zone alors qu'il totalise 5 pénalités.

4-6-09 : Les pénalités supplémentaires, que seul le Président du collège des arbitres peut infliger en accord avec le collège des arbitres, sont soustraites des points acquis sur l'ensemble des zones.

Moins 10 points :

4-6-10 : **Toutes les deux minutes en cas de retard à l'arrivée (dans le temps de carence)**. A partir du temps de fin de course, le temps sera notifié en fin de zone pour chaque pilote et chaque fin de zone concernée.

4-7 Exclusion :

4-7-01 : Perte du carton de pointage,

4-7-02 : Omission de deux zones et plus.

4-7-03 : Bris du vélo ne pouvant être réparé sur place.

4-7-04 : Reconnaissance d'une zone autrement qu'à pied que ce soit le jour de l'épreuve ou la veille.

4-7-05 : Incorrection grave envers un arbitre, violence physique sur autrui et non-respect de la plaque de guidon et/ou du dossard.

4-7-06 : Abandonner l'épreuve.

4-7-07 : Modifier la configuration d'une zone

4-7-08 : Concurrent blessé poursuivant la course avec contre-indication du médecin

4-7-09 : Se faire pointer 0 point sans entrer en zone et sans vouloir attendre son tour.

4-7-10 : non remise du carton de pointage après le premier tour au PC course.

4-7-11 : temps de carence dépassé.

5 - IMPORTANT POUR TOUTES LES CATEGORIES :

- 5-1** : Temps de passage : Les zones seront chronométrées uniquement par l'arbitre, **le temps de référence de franchissement de chaque zone est de 2 minutes**. L'arbitre de zone donne le temps écoulé lorsque le pilote lui demande. Seul le pilote peut demander le temps écoulé tout au long de sa progression dans la zone.
- 5-2** : Cartons de pointage : Les pilotes devront donner leur carton de pointage à l'aide arbitre dès qu'ils seront prêts à effectuer la zone. Lorsque l'aide arbitre appellera le pilote, celui-ci devra être prêt à débiter la zone. Dans le cas contraire, son carton de pointage sera remis sous la pile de cartons que tient l'adjoint.

6 - CLASSEMENT D'UNE JOURNEE :

- 6-1** : Le classement s'effectue par addition du nombre de points. Le vainqueur est celui qui a le plus grand nombre de points.
- 6-2** : En cas d'ex-æquo, l'égalité sera résolue dans l'ordre suivant :
- 6-2-1** : le plus grand nombre de points sur un tour, puis le deuxième plus grand nombre de points sur un tour, puis le troisième plus grand nombre de points sur un tour.
 - 6-2-2** : si l'égalité persiste le départage se fera avec le plus grand nombre de sections (zones) avec 60 points, puis avec le plus grand nombre de sections (zones) avec 50 points, puis avec 40 points, puis avec 30, puis avec 20, puis avec 10.
 - 6-2-3** : ces comparaisons se feront quel que soit le tour et quel que soit les sections (zones) pris en compte. Ceci signifie que le résultat du tour 1 du pilote A pourra être comparé au tour 2 ou 3 du pilote B et vice et versa. Idem pour la comparaison des sections (zones).

Important : les calculs sont automatiquement faits par le logiciel de classement et la procédure de départage décrite en 6-3 n'est à appliquer que lorsque apparaît « Ex » derrière le n° de place. Après départage il suffira de saisir les éléments du départage indiqués dans l'article 6-3-03. Le logiciel refait le classement définitif.

- 6-3** : S'il est impossible de départager plusieurs pilotes en parfaite égalité et classés pour l'accès au podium :
- 6-3-01** : Pour les catégories E : une zone de départage du niveau E chronométrée sera prévue et faite à l'envers.
 - 6-3-02** : Pour les catégories Ex, NAT1, NAT2, NAT3, R 3, R 4 : la zone de départage pourra être une zone de niveau supérieur ou une zone du niveau du pilote faite à l'envers. Elle sera chronométrée.
 - 6-3-03** : Si aucun des pilotes n'est pénalisé ou s'ils sont à égalité de points et de pénalités au terme de chaque zone de départage, ce sera le plus rapide qui l'emportera ou celui qui ira le plus loin dans la zone. Dans le cas où les pilotes obtiendraient la pénalité 5 à la même distance se sera celui qui aura le meilleur temps dans cette distance qui l'emportera.
 - 6-3-04** : Il est souhaitable de prévoir ces zones de départage le plus près du cœur de la manifestation pour assurer le spectacle. Par précaution l'extérieur de la zone sera prévu pour qu'aucun spectateur ne puisse interférer dans le départage.

6-4 : Il sera établi un classement scratch par niveau pour chaque journée.

6-5 : Les féminines feront partie du classement scratch de la catégorie où elles courent et un podium.

7 - COMPTAGE ET ATTRIBUTION DES POINTS POUR LE CLASSEMENT GENERAL DE LA COUPE INTER-REGIONALE DE VTT TRIAL :

- 7-1** : Chaque épreuve permettra d'attribuer les points dans chaque catégorie comme suit : - Le premier recevra un capital de 116 points et un bonus de 4 points.

- Le second recevra 116 points auxquels sera retirée la différence de points divisé par 10 avec le vainqueur. Il recevra alors un bonus de 2 points.
- Le troisième recevra 116 points auxquels sera retirée la différence points divisé par 10 avec le vainqueur. Il recevra alors un bonus de 1 point.
- Tous les autres concurrents recevront un nombre de points égal à 116. Ce capital se verra diminuer du nombre de points divisé par 10 les séparant du vainqueur.
- En cas d'ex-æquo, 2 dixièmes de points seront ôtés du 2^e ex-æquo, 4 dixièmes au 3^e ex-æquo...

7-2 : Exemple :

1 ^{er} pilote	Pilote A	1000 points
2 ^e pilote	Pilote B	950 points
3 ^e pilote	Pilote C	940 points
4 ^e pilote	Pilote D	920 points
5 ^e pilote	Pilote E	920 points
6 ^e pilote	Pilote F	900 points

Les pilotes obtiendront les points définitifs suivants :

Pilote A	$116+4=120$
Pilote B	$(116-50/10) +2=113$
Pilote C	$(116-60/10) +1=111$
Pilote D	$116-80/10=108$
Pilote E	$(116-80/10)-0.2=107.8$
Pilote F	$116-100/10=106$

8 – RECLAMATIONS :

- 8-1** : Les réclamations concernant le déroulement de l'épreuve ou le comportement des autres concurrents, doivent être présentées par écrit et signées du pilote dans un délai de 10 minutes après son arrivée.
- 8-2** : Les réclamations en zone se feront comme aux épreuves nationales, c'est-à-dire sur la zone ou juste après sa sortie avec le président du collège des arbitres et/ou son adjoint. Un arbitre de zone ne doit pas revenir sur une décision prise par le président des arbitres et/ou son adjoint après litige.
- 8-3** : Les réclamations concernant le classement doivent être déposées dans un délai de 10 minutes après affichage des résultats.
- 8-4** : Le collège des arbitres règle le différent immédiatement en se réunissant sur place. Tout concurrent mis en cause doit être entendu par le collège des arbitres.
- 8-5** : les photos et vidéos ne sont pas recevables.