

SWISSMOTO⁺

Règlement Trial 2026





Contenu

1	Qu'est-ce que Swiss Moto ?	1
2	Les Licences Trial.....	2
3	Le Reglement Trial	7
4	Le Championnat Suisse	13
5	Directives pour les concurrents	15
6	Directives pour les organisateurs	17
7	Le cahier de charges pour l'organisateur	18
8	Protection de l'environnement	21
9	Calendrier	21





1 QU'EST-CE QUE SWISS MOTO ?

Swiss Moto (Fédération Motocycliste Suisse) est l'association qui détient officiellement tous les pouvoirs sportifs motocyclistes en Suisse, selon les statuts de la FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME (FIM). Elle est membre de l'Union Européenne de Motocyclisme (FIM EUROPE) et de Swiss Olympic. En vertu des statuts de Swiss Olympic, elle est la seule association habilitée à organiser un championnat suisse et à décerner dans chaque discipline motocycliste un titre de "champion suisse".

Le sport motocycliste est régi par la réglementation internationale de la FIM et de l'FIM EUROPE et la réglementation de Swiss Moto. Swiss Moto contrôle les courses et épreuves motocyclistes et a, notamment, pour fonctions :

Licences → la délivrance des licences (coureurs, passagers, officiels et autres) sur la base des conditions fixées

Organisation

[L'approbation](#) et la réalisation de manifestations sportives par les clubs de Swiss Moto ou tout autre organisme autorisé et offrant les garanties de sécurité exigées

Homologation

[L'homologation](#) des courses, épreuves, résultats et records.

Organisation interne de Swiss Moto

L'administration et la direction générale de Swiss Moto sont confiées à un comité central (CC) composé comme suit :

- a) 1 Président central
- b) 5 membres, chacun responsable pour un domaine (Finances, Sport, Actions et manifestations, Ressources, Marketing et communication, intérêt du motocycliste)

Responsable pour l'activité sportive Trial

Rolf Enz, Allmendstrasse 26, 4658 Däniken SO, rolf.enz@swissmoto.org

Commissions sportives

Les différentes commissions ont été [créées](#) afin de seconder le comité central dans sa fonction. Elles traitent les questions spécifiques de leur discipline et soumettent leurs travaux et décisions au comité central qui acceptera ou refusera ces décisions.

Commission Trial «CTR»

Président: PIZZOLON Florian,
Les Replattes 11, 2400 Le Locle, 079 731 63 81, florian.pizzolon@bluewin.ch

Vice-Président LEISER Valentin,
Neufs-Champs 3, 2823 Courcelon, 079 655 83 92, valentin.leiser@gmail.com

Membre LEROY Marc,
Chemin du Mare 4, 1115 Vullierens, 079 842 5220, m.leroy@bluewin.ch,
GYS Tim,
Chemin de la Coline 11A, 1807 Blonay, 078 803 03 45, timgys76@gmail.com,
SPINI Olimpio
Via alla Cava 22, 6533 Lunino, 077 535 97 86, olimpio.spini@gmail.com

Secrétariat [Wermuth Walter](#) Poste à pourvoir
Geyisried 46, 2504 Bienne, 079 631 83 32, wermuth@hotmail.com

hat formatiert: Schriftfarbe: Automatisch, Französisch (Schweiz)

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1, Englisch (Vereinigtes Königreich)

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

Feldfunktion geändert



**Représentant
coureurs**

LEISER Valentin,
Neufs-Champs 3, 2823 Courcelon, 079 655 83 92, valentin.leiser@gmail.com

**Médecins
de la fédération**

Dr.med.Jan Behncke,
Bahnhofstr. 43, 4900 Langenthal, T 062 530 04 13, H 078 666 86 70,
behnckejan@gmail.com

2 LES LICENCES TRIAL

Tout pilote participant à un trial doit être en possession d'une licence au minimum une licence journalière.

Licence E-Kids

Destinée aux concurrents de 8 à 14 ans sur motos électriques, obligatoirement accompagnés d'un suiveur pour garantir leur sécurité.
Le tracé sera défini par l'organisateur de chaque manche.
Cette catégorie vise à initier les enfants au trial dans un cadre ludique, sécurisé et respectueux des valeurs sportives.

Licence Vintage

La licence Vintage est destinée aux concurrents participant avec des motos Trial Vintage / Oldtimer conformes aux dispositions techniques prévues par le règlement.
Les concurrents engagés en catégorie Vintage suivent le parcours indiqué par les flèches vertes. Ils participent au championnat, mais aucune remise de prix n'est effectuée en fin de journée et auront une remise de prix et un classement journalier.

Sous la licence Vintage il y aura deux classements.

Vintage 1 compte pour des motos fabriqués jusqu'à et inclus 1985, ces motos sont avec moteurs refroidissement à air, avec des freins à tambours et double amortisseur à l'arrière, ces motos doivent être doté d'une fourche d'origine d'un diamètre maximum de 35mm (seule exception compte pour les SWM 350 / Merlin 350 et Bultaco 350).

Vintage 2 compte pour des motos qui ont minimum 30 ans et sont fabriqués à partir de 1986, ces motos sont équipés de moteurs refroidissement à air, avec des freins à disques ou à tambours et mono ou double amortisseurs à l'arrière, ces motos doivent être doté d'une fourche d'origine.

Licence journalière (FREE)

Les concurrents ou suiveurs qui ne possèdent pas une licence Trial annuelle valable peuvent demander une licence journalière sur place pour participer à la manifestation. Les licenciés à la journée décident eux même dans quelle catégorie ils veulent s'inscrire, ils reçoivent un numéro de départ adéquat et ils figureront dans le classement journalier, ils ne reçoivent par contre pas de points au championnat. Les concurrents ou suiveurs ne disposant pas d'une licence Trial annuelle valable doivent demander une licence journalière afin de participer à la manifestation.
Les titulaires d'une licence journalière choisissent librement les couleurs de portes qu'ils souhaitent franchir.
Il n'y a ni classement, ni remise de prix, et aucune attribution de points pour un championnat.

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: Fett

hat formatiert: Schriftart: Fett

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

Formatiert: Standard

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1, Französisch (Schweiz)

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

Formatiert: Standard

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

Formatiert: Abstand Vor: 0 Pt., Nach: 0 Pt.

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Nicht Fett, Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Nicht Fett, Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Nicht Fett, Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Nicht Fett, Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Nicht Fett, Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

Les contrôleurs de zone comptent uniquement le nombre de fautes et échecs dans chaque zone mais ne tiennent pas compte de la catégorie ni couleurs de flèches passé dans les zones. Avec la licence FREE journalière vous êtes donc libre de rouler où vous voulez dans les zones.

Les licenciés à la journée reçoivent une plaque de départ de couleur orange, si vous faites plusieurs courses en catégorie FREE vous êtes sensé garder votre plaque et la présenter à l'inscription de chaque course.

L'inscription en licence journalière doit se faire à l'avance de chaque course via Racemanager au maximum le mercredi soir avant chaque course, une majoration sera demandé si la demande de la licence journalière se fait sur place le jour même.

Licence FUN / Randonneur

Destinée aux concurrents sans expérience et à ceux qui veulent simplement faire du trial pour le plaisir-débuter en trial. Les concurrents FUN / Randonneur choisissent dans chaque zone le tracé vert. Il n'y a pas de championnat mais seulement un classement et remise de prix journalier.

Le niveau Randonneur est adapté à ceux qui veulent essayer une compétition de trial ou ceux qui ne se sentent pas à l'aise de rouler en OPEN/JUNIOR. De manière générale il n'y a pas d'obstacles et que des virages larges à franchir.

Les licences SAM sont acceptées dans cette catégorie.

Licence JUNIOR / OPEN

Destinée aux concurrents avec un minimum d'expériences. La catégorie choisit le tracé rouge. Le degré de difficulté dans les zones de cette catégorie est relativement sans danger (pas de trop gros obstacles avec risque de chute, pas de pentes raides) et exigences à la technique routière sous tous les aspects de manière générale dans cette catégorie vous pouvez franchir chaque zone sans déplacements des roues (montée et descente, manoeuvre manoeuvre, piliers piliers, changement de placements arrière et avant). Le premier concurrent du classement final est champion Suisse JUNIOR / OPEN.

La licence JUNIOR est établie pour les pilotes âgés de 14 à maximum 18 20 20 ans.

Licence CHALLENGE

Destinée aux concurrents pour lesquels le degré de difficulté de la catégorie OPEN est trop facile mais celle de la catégorie EXPERT est encore trop difficile. La catégorie choisit le tracé bleu. Le premier concurrent du classement final est champion Suisse CHALLENGE. Les difficultés seront liés au choix très précis des trajectoires sans déplacements des roues mais le déplacement de la roue avant peut faire partie des techniques, il y a possibilité de franchissements des obstacles mais sans grosses marches. Les 3 premiers du classement final ne peuvent pas descendre l'année suivante dans une catégorie inférieure à l'exception de la catégorie FUN.

Licence EXPERT

Destinée aux concurrents expérimentés. La catégorie choisit le tracé blanc. Le degré de difficulté est plus élevé que celui du tracé bleu et les exigences athlétiques et de techniques routière sont plus élevées. Il faudra compter sur savoir déplacer les deux roues et de franchir des obstacles dans chaque zone. Le premier concurrent du classement final est champion Suisse EXPERT. La CTR peut accepter que d'autres pilotes montent dans la catégorie ELITE après leur demande écrite. Les 3 premiers du classement final ne peuvent pas descendre l'année suivante dans une catégorie inférieure à l'exception de la catégorie FUN

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

Formatiert: Abstand Vor: 0 Pt., Nach: 0 Pt.

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Nicht Fett, Schriftfarbe: Text 1

Formatiert: Abstand Vor: 0 Pt., Nach: 0 Pt.

hat formatiert: Schriftart: (Standard) Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: Avenir Next

hat formatiert: Schriftfarbe: Rot, Durchgestrichen

Formatiert: Einzug: Erste Zeile: 0 cm

Licence ELITE

Destinée à l'élite du pays. La catégorie choisit le tracé jaune. Le degré de difficulté est élevé, il en va de même pour les exigences de technique de pilotage et athlétiques, qui s'orientent au niveau international, même si ce n'est pas dans tous les cas. La catégorie ELITE fait la moitié la plus difficile des zones avec le tracé blanc et l'autre moitié des zones avec son propre tracé jaune avec un degré de difficulté plus élevé. Le premier concurrent du classement final est CHAMPION SUISSE.

~~La catégorie ELITE fait la moitié la plus difficile des zones avec la trace blanche et l'autre moitié des zones avec son propre tracé jaune avec un degré de difficulté plus élevé. Le premier concurrent du classement final est CHAMPION SUISSE. Les 3 premiers du classement final ne peuvent pas descendre l'année suivante dans une catégorie inférieure à l'exception de la catégorie FUN:~~

Exceptions, changement de catégorie durant le championnat.

La CTR peut faire exception sur une demande fondée par rapport aux réglementations relatives à la descente ou montée dans une catégorie et peut répartir dans les catégories. La demande d'exception doit être transmise avec la demande de licence. La descente et montée entre les catégories OPEN, CHALLENGE ET EXPERT peut être demandée par le pilote à la CTR au milieu de la saison.

Contrôle Médical

Toutes les catégories Nationaux en sont exemptées. Une déclaration dite « déclaration personnelle » remplace les certificats.

Pour les pilotes International les certificats médicaux et oculaires sont exigés.

Pour les compétitions FIM auxquelles participent des pilotes nationaux (par exemple le Trial des Nations), le certificat médical et le certificat oculaire restent obligatoires.

2.1 Les manifestations SWISS MOTO

- a. Manifestation internationale Swiss Moto /FIM, comptant pour le classement final d'une ou de plusieurs catégories, accessible aux licenciés Swiss Moto et aux licenciés internationaux avec autorisation de leur Fédération.
- b. Manifestation nationale Swiss Moto /FIM Europe, comptant pour le classement final d'une ou de plusieurs catégories, accessible aux licenciés Swiss Moto, aux licenciés nationaux et internationaux des pays membres de la FIM EUROPE avec autorisation de leur Fédération.

2.2 Les conditions pour obtenir une licence

Le contrôle médical des plus de 50 ans et de la catégorie internationale est supprimé.

- a) [EtreÊtre](#) membre de Swiss Moto, soit par l'intermédiaire de l'un des 200 Clubs affiliés, soit en tant que membre direct.
- b)
 1. En Suisse, permis de n'importe quelle catégorie (même vélomoteur) pour rouler, sous réserve des dispositions du règlement particulier de la manifestation.
 2. A l'étranger, permis valable correspondant à la machine ou selon le règlement particulier de la manifestation.
 3. Pour les moins de 14 ans, ~~Seulement~~ la catégorie E-Kids

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1



- c) Résider en Suisse ou être au bénéfice d'une autorisation de la Fédération de son pays d'origine. (Quitus)
- d) [Être](#) couvert par une assurance accident incluant le risque Trial (les assurés selon la LAA le sont).
- e) Demander la licence à Swiss Moto au moyen du formulaire "demande de licence" jusqu'au, Voir demande de licence. Le formulaire peut être demandé au secrétariat Swiss Moto, ou télé-chargé [par le](#) site internet www.swissmoto.org
- f) [Être](#) en règle avec Swiss Moto sur le plan administratif.



2.3 Quelle licence pour quelle MANIFESTATION ?

Licence E-Kid's Cup.

Valable uniquement en Suisse.

Licence FUN

Valable uniquement en Suisse.

Licence Junior / OPEN et CHALLENGE (National)

Valable en Suisse. Pour des manifestations étrangères une licence FIM one meeting doit être demandé.

Licence EXPERT et ELITE (International)

Valable en Suisse et pour les manifestations nationales des pays membres de la FIM Europe, ainsi que pour les manifestations internationales du calendrier FIM.

Licence ELITE Championnat d'Europe

Valable en Suisse et pour les manifestations nationales et internationales des pays membres de la FIM Europe ainsi que le Championnat d'Europe.

Licence ELITE Championnat du Monde

Valable pour toutes les manifestations, sauf Championnat d'Europe.

FREE : ~~110 CHF~~ Uniquement avec une licence journalière

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1



3 LE REGLEMENT TRIAL

3.1 Qu'est-ce qu'un Trial

Un Trial est une compétition motocycliste en tout terrain. L'adresse, la régularité et l'endurance des concurrents constituent la base des résultats. Sur un parcours, à accomplir une ou plusieurs fois, sont disposées des sections dans lesquelles les concurrents sont jugés selon leur adresse par les arbitres trial. Un temps limite est fixé pour accomplir la compétition.

3.2 Parcours

Le parcours doit être constitué de tout terrain, sentiers, chemins, routes secondaires. Pour éviter des dégâts à la forêt et aux cultures, le parcours devra être étudié en conséquence. Pour des raisons de sécurité, le parcours ne peut aller que dans un sens. Si exceptionnellement il y a un tronçon avec du trafic dans les deux sens, il est impératif de faire une séparation ou de poster un officiel. L'organisateur doit faire le maximum pour éviter que les concurrents utilisent des voies ouvertes à la circulation. Dans la conception du parcours, il est souhaitable de limiter à un maximum de sept portes. Cette limitation est recommandée pour permettre aux participants de respecter le temps imparti.

3.3 Signalisation du parcours

Le parcours doit être clairement signalisé. Les virages dangereux et les croisements éventuels doivent être signalisés de manière adéquate. Le parcours signalisé doit être strictement suivi.

3.4 Sections

Les sections doivent en règle générale être séparées les unes des autres. Exceptionnellement, deux sections peuvent être disposées l'une à la suite de l'autre. Dans ce cas, elles doivent être accomplies en une fois. Les sections doivent être clairement numérotées consécutivement et le concurrent doit toujours les accomplir dans leur ordre numérique. Elles doivent être constituées par des obstacles naturels. Exceptés les bennes, l'utilisation d'objets métalliques est interdite. Une section contiendra plusieurs tracés de niveau de difficulté différents. Elle ne pourra plus être modifiée après le passage du premier concurrent de la catégorie en question, toutefois il est possible de modifier les sections pour un Trial de 2 jours après le premier jour. Si elle est jugée impraticable par le directeur de course, elle devra être abandonnée et aucune pénalité ne comptera pour le classement. [Une compétition de trial compte un minimum de 30 zones pour un maximum de 3640 zones dont l'organisateur est libre de faire minimum 3 tours de 10 zones ou 4 tours de 8 à 10 ou 9 zones.](#) Cela s'applique au trial sur un jour.

3.5 Délimitation des sections

La délimitation latérale des sections doit être déterminée avec du ruban bien visible et résistant au déchirement et à l'eau. Le ruban doit être attaché solidement aux obstacles naturels ou à des piquets en bois fixés solidement. Les piquets en métal sont interdits. Les piquets doivent être placés suffisamment près l'un de l'autre afin de prévenir tout déplacement du ruban. Celui-ci doit être placé à 30 cm du sol avec une tolérance de plus ou moins 20 cm. La largeur de la section entre les rubans doit être d'au moins 200 cm. Elle peut être réduite jusqu'à 120 cm à la hauteur du guidon et à 60 cm au sol en disposant des portes clairement signalisées par des flèches. La surface des flèches doit être d'au moins 100 cm². Les concurrents doivent alors impérativement passer toutes les portes correspondant leur catégorie. Pour que les concurrents Fun/Randonneur et Vintage/Oldtimer 1/2 (vert) puissent accomplir les sections par le tracé qu'ils souhaitent, celles-ci seront prévues avec au minimum deux portes vertes. Si la délimitation est cassée, déchirée, enlevée ou renversée, elle doit être remplacée avant le passage du concurrent suivant. Le directeur de course doit s'assurer qu'une réserve suffisante de ruban et de flèches soit disponible dans chaque section. [Suivant le changement du règlement que chaque coureur peut passer uniquement passer dans les portes de sa catégorie. - prend le temps de bien étudier les zones afin de ne pas vous tromper.](#)

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

3.6 Temps limite pour la traversée des sections avec la moto

Chaque section doit être traversée par le pilote en max. 1 minute 30 secondes. Le temps déterminant est le passage de la porte avec l'axe avant « Début de la section » jusqu'à la traversée de la porte avec l'axe avant « Fin de la section ». Le pointeur ou son aide calcule le temps avec un chronomètre. Avec un premier coup de sifflet, le pointeur ou son aide donne la permission au pilote d'entrée dans la section.

Un deuxième coup de sifflet du pointeur ou de son aide se fait après 1 minute 30 secondes, lorsque l'axe avant n'a pas entièrement passé la porte « Fin de la section ». Aucun temps intermédiaire ne sera donné.

3.73.6 Temps limite

Le temps limite minimal pour tous les concurrents sera calculé de la manière suivante :

- 12 minutes par section au 1^{er} tour
- 10 minutes par section au 2^e tour
- 8 minutes par section au 3^e tour
- 6 minutes par section au 4^e tour

Le temps limite ne pourra plus être augmenté après le départ du premier concurrent de la catégorie en question.

Dès 65 pilotes participants le temps sera augmenté ainsi :

- 14 minutes par section au 1^{er} tour
- 12 minutes par section au 2^e tour
- 10 minutes par section au 3^e tour
- 8 minutes par section au 4^e tour

3.83.7 Contrôle du temps limite

Le contrôle du temps limite est obligatoire. L'heure officielle sera affichée de manière bien visible.

3.93.8 Départs

Les départs initiaux seront donnés de minute en minute, dans l'ordre déterminé au contrôle administratif. Les catégories partent les unes après les autres.

3.103.9 Pénalités pour retard

Par minute de retard au départ ou à l'arrivée : 1 point de pénalité

3.113.10 Pénalisations par exclusion

- 1) Utiliser un pneu trial non conforme aux spécifications du règlement technique FIM.
- 2) Se présenter au départ ou à l'arrivée avec plus de 20 minutes de retard.
- 3) Changer de motorcycle (ci-après Moto) ou de conducteur au cours de la compétition.
- 4) Quitter le parcours et ne pas le reprendre au point où on l'a quitté.
- 5) Conduire une moto sans casque pendant la manifestation.
- 6) S'entraîner dans les sections du trial.
- ~~7) Utiliser un carburant avec plomb (voir Règlement technique FIM):~~
- 7) Porter un casque non homologué.
- 8) [Pas avoir / utiliser un tapis environnemental](#)

D'autres exclusions peuvent être prononcées selon le code juridique Swiss Moto.

3.123.11 Pénalités dans les sections

La moto est considérée comme étant à l'intérieur d'une section, dès que l'axe de la roue avant passe la porte "début de section" et jusqu'au moment où celui-ci passe la porte "fin de section".

- | | | |
|-----|--|---------------------|
| 1) | Une faute : | 1 Point |
| 2) | Deux fautes : | 2 Points |
| 3) | Plus de deux fautes : | 3 Points |
| 4) | Echec : | 5 Points |
| 5) | Refuser d'accomplir la section : | 5 Points |
| 6) | Recevoir toute aide extérieure, exceptée verbale : | 5 Points |
| 7) | Modifier la section sans l'autorisation de l'arbitre trial : | 5 Points |
| 8) | Refuser de quitter la section après un échec | 5 Points supplément |
| 8) | | |
| 9) | Contester la décision de l'arbitre trial concernant la pénalité : | 5 Points supplément |
| 10) | Sauter la section, ne pas respecter l'ordre numérique : | 20 Points |
| 11) | Oublier d'accomplir la section, ne pas faire poinçonner la carte : | 20 Points |

L'arbitre trial donnera au concurrent, qui retarde de manière évidente l'accomplissement de la section, un délai de 1 minute pour terminer la section et le pénalisera de 5 points s'il ne le fait pas. Il ne sera attribué que la pénalité la plus élevée dans la section, les pénalités supplémentaires peuvent toutefois s'y ajouter.

Seuls les concurrents figurant sur la liste de départ et les arbitres trial sont autorisés à pénétrer dans la section durant la manifestation. L'arbitre trial peut toutefois, pour des raisons de sécurité, en permettre l'accès à une tierce personne ([suiveur avec dossard uniquement](#)), mais le suiveur doit demander au commissaire l'accès à la zone. Le suiveur peut uniquement pénétrer dans la zone lors que son pilot roule la zone.:

Demander à l'arbitre trial des explications concernant une pénalité n'est pas encore une contestation. Ne pas accepter la pénalité après une explication est une contestation qui ne peut être arbitrée que par le directeur de course et non par un marchandage dans les sections.

3-133.12 Qu'est-ce qu'une faute

Sera considéré comme une faute:

Chaque fois que le concurrent ou la moto (à l'exception des pneus, des repose-pieds et de la protection du carter moteur) touche le sol ou un obstacle.

Le simple effleurement d'un obstacle ne sera toutefois pas pénalisé.

3-143.13 Qu'est-ce qu'un échec

Sera considéré comme un échec :

- 1) Quand la moto recule et que le concurrent fait une ou plusieurs fautes.
- 2) Quand la moto touche le sol ou un obstacle au-delà d'une délimitation.
- 3) Quand la moto repasse sur ses propres traces après avoir effectué une boucle, [un ou les deux roues qui repassent sur ses propres traces sont considérés comme échec. Le positionnement de la moto devant un obstacle n'est pas considéré comme repasser sur ses traces.](#)
- 4) Quand la moto ou le concurrent casse, déchire, enlève ou renverse une délimitation ou une porte de toute catégorie, [et que le contrôleur de la zone doit remettre la délimitation en place n'importe la couleur de la flèche.](#)
- 5) Quand le concurrent descend de la moto (n'enfourche plus la moto et touche le sol ou un obstacle).
- 6) Quand la moto manque une porte ou une délimitation avec une ou les deux roues.
- 7) Quand le concurrent chute (le guidon de la moto touche le sol).
- 8) ~~Quand le moteur de la moto s'arrête pendant que le coureur prend appui ou qu'une partie de la moto, à l'exception des pneus, touche le sol, sans progression:~~

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: Schriftfarbe: Schwarz

Formatiert: Standard, Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

Formatiert: Einzug: Links: 0.63 cm

- 9)8) Quand le concurrent n'a pas les 2 mains sur le guidon au moment où il fait une ou plusieurs fautes et que la moto n'est pas en progression.
- 10)9) Quand le concurrent dépasse le temps limite de 1 minute 30 secondes dans la traversée de la section avec la moto. Le temps déterminant est celui de la traversée de la porte avec l'axe avant « Début de la section » jusqu'à la traversée de la porte avec l'axe avant « Fin de la section ».
- 10) ~~11~~10) Quand le concurrent entre dans la zone avec la moto sans le bracelet coupe-circuit
- 11) Quand le concurrent passe dans les portes qui ne sont pas de sa catégorie. (ex. un pilote open peut uniquement passer dans les portes de couleurs rouge)
- 12) Franchir les portes du mauvais côté (le sens de passage des portes est flèche devant la fixation)

Ne sera pas considéré comme un échec mais comme une faute, quand c'est le concurrent qui touche le sol ou un obstacle au-delà d'une délimitation.
Faire reculer la moto sans que le pilote touche le sol ou un obstacle n'est pas considéré comme une faute ou un échec.

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

Formatiert: Listenabsatz, Nummerierte Liste + Ebene: 1 + Nummerierungsformatvorlage: 1, 2, 3, ... + Beginnen bei: 1 + Ausrichtung: Links + Ausgerichtet an: 0.63 cm + Einzug bei: 1.27 cm

Formatiert: Listenabsatz, Nummerierte Liste + Ebene: 1 + Nummerierungsformatvorlage: 1, 2, 3, ... + Beginnen bei: 1 + Ausrichtung: Links + Ausgerichtet an: 0.63 cm + Einzug bei: 1.27 cm

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

3.153.14 Casques Equipement du pilote

- A) Le concurrent doit être équipé selon des prescriptions du règlement technique de la FIM. Les casques peuvent être inspectés lors du contrôle technique. Les casques inefficaces seront refusés et confisqués pour la durée de la manifestation.

Dès ~~2015~~2026, seuls les casques de moto, et ceci pour tous les types de sport moto, seront acceptés avec la norme de contrôle suivante : ECE 22-05 ECE R22-05 ou ECE R22-06 (types « P » et « J ») ou SNELL M2010 ou JIS T8133

Les casques doivent être contrôlés en conséquence et remplacés si nécessaire.

- B) Selon le règlement FIM, le pilote doit être équipé de bottes de moto homologué trial pour la pratique de ce sport. Porter des gants et les des habits ~~les~~ conçues pour la pratique de moto tout terrain est obligatoire.
- C) Il est fortement conseillé aux participants de porter une protection dorsale afin de réduire les risques de blessures en cas de chute ou d'accident.

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: Avenir Next LT Pro, 10 Pt., Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftart: Nicht Fett, Schriftfarbe: Text 1, Nicht Durchgestrichen

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

3.163.15 Equipement du motocycle

La moto doit être équipée selon les prescriptions du Règlement Technique Trial de la FIM. Le règlement technique de la FIM peut être obtenu par le secrétariat Swiss Moto au prix de CHF. 20.-

Le coupe circuit au poignet ainsi que la protection de couronne avec trous non traversants est obligatoire.

3.173.16 Carburant

Le carburant employé doit correspondre aux spécifications du règlement technique de la FIM (sans plomb):

3.18 Numéro de départ

La moto doit être équipée d'une plaque de numéro fournie par Swiss Moto avec les licences. La publicité sur la plaque de numéro est interdite sauf le logo de la fédération. Les plaques ne doivent pas être modifiées mais conservées dans l'état qu'elles ont été fournies. Si ces conditions ne sont pas soumises aux commissaires sportifs, le départ sera refusé. Si pendant la course la plaque a été modifiée, une sanction de 20 points sera attribuée au coureur en faute. Le commissaire a un numéro de rechange si le premier venait à être abîmé. Le numéro de départ assigné en début de saison à chaque concurrent est valable pour toute l'année. Il dépend du classement final de la catégorie de la saison écoulée, pour autant que la demande de licence parvienne au secrétariat Swiss Moto dans le délai prévu. Les couleurs de la surface de base et des chiffres sont les suivants :

Formatiert: Standard

Catégorie	Chiffres	Base	Numéros
ELITE	noir	jaune	1 à 49
EXPERT	noir	blanc	51 à 99
CHALLENGE	noir	bleu clair	101 à 199
JUNIOR	noir	rouge	201 à 250
OPEN	noir	rouge	251 à 300
FUN / RANDONEURS	noir	vert	301 à 399
VINTAGE 1	noir	vert	401 à 450
VINTAGE 2	noir	vert	461 à 500



3.193.17 Arrêt prématuré de la manifestation

En cas d'arrêt prématuré de la manifestation, les résultats ne pourront être validés que si au moins la moitié du programme a été accompli par tous les concurrents dans la catégorie en question. C'est en dernier lieu le jury qui décide si oui ou non les résultats doivent être validés.

3.203.18 Classements

Un classement [journalier](#) sera établi pour chaque catégorie, ~~sauf FUN~~. Le classement s'effectue par rapport au nombre total de points de pénalisations, le vainqueur étant celui qui en totalise le plus petit nombre. [Un classement championnat Suisse sera établi pour les catégories VINTAGE \(1 et 2\), JUNIOR, OPEN, CHALLENGE, EXPERT et ELITE.](#)

3.213.19 Ex aequo

En cas d'ex aequo, le concurrent avec le plus de 0 points, puis successivement avec le plus de 1 point, 2 points etc. sera le vainqueur. Si l'égalité subsiste, c'est le meilleur résultat du dernier tour, puis successivement de l'avant dernier etc. qui départage. Si l'égalité subsiste toujours, c'est le concurrent qui aura couvert la compétition dans le temps le plus court qui sera déclaré vainqueur.

3.223.20 Protestation

Toute protestation (protêt) doit être présentée conformément au Code Juridique de Swiss Moto et doit être accompagnée d'une caution de CHF. ~~250 100.00~~, montant qui sera remboursé si la protestation est acceptée.

3.233.21 Distinctions

Un prix spécial pour les trois premiers de chaque catégorie est recommandé. Les prix souvenir sont facultatifs. En catégorie Fun, il est conseillé de donner uniquement des prix en nature. Les détails concernant les prix doivent figurer dans le règlement particulier.



4 LE CHAMPIONNAT SUISSE

4.1 Juridiction

Le Championnat Suisse est disputé conformément à la réglementation de Swiss Moto qui est remise à jour annuellement selon les décisions de la FIM/FIM EUROPE ainsi que du règlement particulier (RP) de l'organisateur.

4.2 Catégories

Le Championnat Suisse est disputé dans toutes les catégories, ELITE, EXPERT, JUNIOR, OPEN et CHALLENGE, [VINTAGE 1 et VINTAGE 2. Un championnat est validé s'il y a un minimum de 5 pilotes inscrit au début de la saison, sauf la classe ELITE ou le championnat est validé à partir de 3 pilotes minimum. En cas le minimum de pilotes n'est pas respecté il y aura un regroupement de catégories.](#)

4.3 Participants

Tous les licenciés Swiss Moto peuvent participer aux manches comptant pour le classement final dans leur catégorie respective. Les organisateurs sont tenus d'engager tous les concurrents qui s'inscrivent dans les délais et formes prévus.

4.4 Manifestations valables

Les manifestations valables figurent sur le site de Swiss Moto. Les modifications éventuelles sont publiées sur le même site. Aucune manche du championnat Suisse (Elite) ne pourra être organisée en même temps qu'une manche du trial des Nations. Aucune manche comptant pour un quelconque classement final ne pourra être organisée en même temps que les 6 jours d'Ecosse.

4.5 Validité des manches

Aucun titre ne sera décerné s'il n'y a pas eu au moins trois manches dans la catégorie en question pendant la saison. Toutes les compétitions comptent pour le classement au championnat aucune ne sera éliminée.

4.6 Barème des points

Lors de l'attribution des points pour le classement final l'on ne tiendra compte que des concurrents en possession d'une licence Swiss Moto. Pour chaque manche les points suivants sont attribués :

1 ^{er} rang.....20 points	6 ^e rang.....10 points	11 ^e rang.....5 points
2 ^e17	7 ^e9	12 ^e4
3 ^e15	8 ^e8	13 ^e3
4 ^e13	9 ^e7	14 ^e2
5 ^e11	10 ^e6	15 ^e1 point

4.7 Ex aequo au classement final

En cas d'ex aequo au classement final, il sera départagé à la majorité des meilleures places. Si l'ex aequo subsiste, c'est le résultat de la dernière manche valable qui départage.

4.8 Prix

Swiss Moto remet les prix suivants dans le Championnat Suisse

- Une médaille d'or au premier classé ainsi qu'un diplôme - s'il participe à la Fête des Champions, [Seulement les catégories Elite et Expert recevront il reçoit](#) un bon pour une licence pour la saison suivante.
- Une médaille d'argent pour le deuxième classé.
- Une médaille de bronze pour le troisième classé.



Swiss Moto délivre au constructeur ou importateur du motorcycle du Champion Suisse un diplôme à condition que le concurrent ait participé à chaque manche comptant pour le titre avec une machine de la même marque. Pour recevoir ce diplôme, le constructeur ou l'importateur doit être en possession d'une licence Swiss Moto de "constructeur importateur".

4.9 Course à l'étranger.

Si un organisateur suisse souhaite organiser une course à l'étranger et que ce dernier compte pour le championnat suisse, il est possible d'adapter le règlement d'une autre fédération. Les différences devront être expliquées clairement dans le règlement particulier.



5 DIRECTIVES POUR LES CONCURRENTS

5.1 Inscriptions

Tous les concurrents doivent s'inscrire avant le mercredi 23 :59 heures avant l'évènement. Pour toutes inscriptions après cette date ou sur place un supplément de dernière minute de CHF 20.- pourra être perçu.

5.2 Manifestations valables pour le classement final

Toutes les manches du calendrier Swiss Moto comptent pour le classement final de toutes les catégories. Le calendrier du site Swiss Moto renseigne sur les exceptions. Si un organisateur, pour une catégorie qui ne compte pas pour le classement final, ne peut pas accepter tous les concurrents, il doit stipuler le mode de sélection dans le règlement particulier.

5.3 Inscriptions à l'étranger

Les bulletins d'inscription doivent être demandés à l'organisateur. Les bulletins Swiss Moto (grand format blanc) ne sont prévus que pour le cas où le concurrent n'aurait pas reçu de réponse de l'organisateur. Ces bulletins ne sont pas valables pour les manifestations Swiss Moto.

5.4 Acheminement des inscriptions à l'étranger

Les bulletins d'inscription sont à envoyer, accompagnés par l'autorisation de départ à l'année, directement à l'organisateur.

5.5 Publicité

La publicité peut être placée sur le vêtement du concurrent, sur la moto et sur le casque en tenant compte des recommandations des fabricants de casques. Toute publicité pour le tabac et l'alcool est interdite sur le concurrent et la moto.

5.6 Responsabilité en cas d'accident

En s'inscrivant à une manifestation, le concurrent renonce en son nom et au nom de ses héritiers de rendre responsable et de poursuivre Swiss Moto, l'organisateur ou qui que ce soit en rapport avec la manifestation. Toute personne accompagnant ou travaillant pour le concurrent prend tacitement les mêmes engagements. Le concurrent participe à la manifestation à ses propres risques et périls. Seule la responsabilité civile est assumée par l'assurance obligatoire de l'organisateur.

5.7 Marche à suivre en cas d'accident

Les frais de guérison sont couverts par l'assurance non professionnelle ou privée du concurrent. Pour des questions d'enregistrement, le concurrent doit demander un formulaire "déclaration d'accident" visé par le commissaire sportif présent à la manifestation. Si le commissaire n'est plus sur place, il faut demander le formulaire à son domicile et non au secrétariat Swiss Moto (voir l'adresse dans l'agenda Swiss Moto ou dans le RP). La déclaration d'accident doit être envoyée à Swiss Moto dans les trois jours suivant l'accident. Pour les accidents à l'étranger, le même délai doit être observé pour annoncer l'accident. Dans ce cas, le formulaire doit être demandé au secrétariat Swiss Moto.

5.8 Excuse pour non-participation

Les absences non excusées à l'étranger qui seront dénoncées par les fédérations, seront traitées par la commission et soumises à une amende de minimum CHF. 100.- en plus d'éventuels frais de représentation du commissaire sportif.



5.9 Excuse pour manifestations FIM/FIM Europe

Pour les manifestations CM ou CE, l'excuse doit être envoyée avant la manifestation à l'organisateur, à la FIM ou FIM Europe et à Swiss Moto.

5.10 Remboursement de la finance d'inscription

Si la finance d'inscription a été payée à l'avance, les concurrents excusés seront remboursés dans les 30 jours.

5.11 Repos nocturne

Entre 23h00 et 6h00, l'emploi de génératrices dans le parc coureur est interdit.

5.12 Communiqués officiels

Tous les communiqués sont publiés dans le journal officiel MOTOnews ou sur le site internet de Swiss Moto www.swissmoto.org. Dès la publication, les décisions ont force de loi. Chaque concurrent doit faire le nécessaire auprès de Swiss Moto pour qu'il reçoive le journal régulièrement et doit consulter le site internet de Swiss Moto.

5.13 Protection des données

Swiss Moto décline toute responsabilité en cas d'utilisation de WhatsApp par des tiers. L'inscription au groupe WhatsApp de Swiss Moto se fait aux risques et périls des participants. Tout risque lié à l'utilisation de WhatsApp, y compris les aspects de protection des données et de sécurité, relève de la responsabilité de chaque pilote. Swiss Moto décline toute responsabilité pour les dommages ou les pertes qui pourraient en résulter.



6 DIRECTIVES POUR LES ORGANISATEURS

6.1 Numéro de la manifestation

Chaque année, les manifestations se voient attribuer un numéro. L'organisateur doit indiquer ce numéro dans toute correspondance avec le secrétariat Swiss Moto.

6.2 Règlement particulier

Le règlement particulier doit contenir les indications suivantes:

- Nom et N° de la manifestation
- Nom et N° du Club
- Lieu de la manifestation
- Adresse de l'organisateur
- Adresse pour l'inscription
- Contrôlé et signé par le directeur de course et le commissaire sportif Swiss Moto
- Longueur du parcours
- Nombre de tours
- Nombre de sections
- Délai d'inscription
- Délai de paiement
- Horaire
- Temps limite
- Prix
- Remise des prix
- Tél. pour renseignements

6.3 Présentation du programme et des affiches

Les insignes Swiss Moto, FIM EUROPE et FIM doivent figurer sur la couverture du programme et sur les affiches pour toutes les manifestations nationales et internationales. La mention du club du concurrent dans le programme est obligatoire. Le club du concurrent est indiqué dans la liste des licenciés et en principe sur le bulletin d'engagement. Il est recommandé de réserver une page du programme officiel pour la publicité pour Swiss Moto. Un programme et une affiche sont à envoyer au secrétariat Swiss Moto pour les archives.

6.4 Promotion pour Swiss Moto

L'organisateur est prié de faire de la publicité pour Swiss Moto en invitant les spectateurs à s'affilier. Le speaker lira les spots publicitaires reçus de Swiss Moto. Il est recommandé d'effectuer avec persistance cette publicité puisqu'elle devra apporter à Swiss Moto et au club organisateur le soutien nécessaire. Le drapeau Swiss Moto sera hissé lors de chaque manifestation Swiss Moto.

6.5 Finances d'inscription

Les finances d'inscription suivantes pour les concurrents sont applicables:

- Manifestations internationales: maximum CHF. 60.-
- Manifestations nationales: maximum CHF. 50.-
- Manifestation nationales sur 2 jours maximum CHF. 80.-
- Les inscriptions hors délai maximum CHF. 20.- de supplément
- Les Juniors CHF. 30.-

Pour les suiveurs avec licence 10.- (pour l'organisateur)

Pour les suiveurs sans licence 25.- (dont 10.- à l'organisateur et 15.- à Swiss Moto)

Il est recommandé de réduire de CHF. 10.- la finance d'inscription pour les concurrents de la catégorie Fun ainsi que pour ceux de moins de 20 ans. La taxe supplémentaire pour inscription hors délai doit être mentionnée dans le règlement particulier. Dans la finance d'inscription est comprise la prime de l'assurance responsabilité civile obligatoire pour les organisateurs.

6.6 Contrôles préliminaires

Les contrôles préliminaires doivent être effectués avant le départ. C'est l'organisateur qui est responsable du déroulement de ces contrôles. Il est conseillé de prévoir un abri pour les opérations de contrôle. Le commissaire sportif a pour devoir de surveiller les opérations et d'intervenir éventuellement avec des conseils.

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1



6.7 Contrôle administratif

Le lieu du contrôle administratif est le centre des décisions de la manifestation. On y traite toutes les questions administratives. Le responsable de ce poste est le secrétaire de la manifestation (commissaire à la vérification) dont les devoirs ressortent du cahier des charges d'une manifestation sportive. Le secrétaire de la manifestation est responsable envers le commissaire sportif. L'emplacement doit être indiqué par un panneau "contrôle administratif". Il ne devrait pas être accessible avec la moto. Le secrétaire de la manifestation est secondé dans son travail par le responsable des résultats. Le local du contrôle administratif doit être équipé d'un minimum de confort et ne doit pas être exposé aux intempéries et à la poussière. Les dossards des suiveurs No. 1-15 sont réservés pour la catégorie Elite, ainsi le suiveur aura le même Numéro que le pilote.

Le commissaire sportif rédige :

- La liste définitive des partants sur la base des contrôles
- Les classements

Il a en outre la responsabilité de communiquer les résultats. Les classements sont disponibles sur www.Trial-Live.de et/ou www.swissmoto.org.

Le secrétaire de la manifestation :

- Rédige les communiqués officiels
- Rédige les procès-verbaux des séances du jury
- Enregistre les réclamations

Le contrôle administratif doit être équipé du matériel suivant:

- Electricité
- Papier
- Ficelle
- Calculatrice
- Agrafeuse, punaises
- Feutres, stylos, scotch etc.

Le concurrent se présente personnellement et sans sa moto au contrôle administratif. Sont contrôlés:

- La licence
- Le paiement de la finance d'inscription (éventuellement la taxe pour inscription hors délai)
- La permission de départ de la fédération des concurrents étrangers.
- La conformité du numéro de départ attribué au concurrent
- L'heure de départ

Le contrôle administratif terminé, le pilote reçoit comme quittance le carton du premier tour et se rend alors au contrôle technique avec la moto.

6.8 Contrôle technique (Moto et équipement)

Le contrôle technique doit être séparé du contrôle administratif. Il doit être indiqué par un panneau "contrôle technique". En l'absence du commissaire technique, le directeur de course nommera un responsable du contrôle technique. Le concurrent se présente personnellement avec la moto au contrôle technique et avec sa carte de pointage délivrée lors du contrôle administratif

- La carte de pointage
- La moto
- Le casque
- les Bottes
- Le bruit
- Le coupe circuit **d'urgence** (avec bracelet **d'urgence**)
- la protection de couronne sans ouverture

- **Le tapis environnemental est obligatoire. Si un coureur n'a pas le tapis, il paiera une amende de CHF 100.- et doit acheter le tapis. sera exclus de la course, recevoir 1**



avertissement par écrit et devrait s'acheter un tapis. Seule les tapis environnemental sont acceptés.

Le contrôleur technique a la compétence d'effectuer des contrôles à tout moment de la manifestation.

Il est interdit de changer de motocycle dès le contrôle technique effectué = disqualification.

6.9 Ordre des départs

Il est recommandé de donner le départ des catégories avec le plus long programme en premier, ceci pour éviter une attente trop longue sur la proclamation des résultats pour les concurrents des catégories avec un programme plus court. Le départ des catégories est donné les unes après les autres.

6.10 Heure de départ

L'heure de départ doit être fixée de manière à ce que la manifestation ne se termine pas trop tôt, à cause des spectateurs qui souvent ne viennent que dans l'après-midi, ni trop tard, à cause des concurrents qui ont un long chemin pour rentrer.

6.11 Arbitres trial

Les arbitres trial devraient porter une distinction uniforme, de façon à être reconnus sans problème. C'est le directeur de course qui est responsable de l'instruction des arbitres trial. Il veillera à ce que ces derniers accomplissent leur travail de la manière la plus régulière et la plus impartiale possible.

6.12 Listes des classements

Les concurrents étrangers doivent être désignés spécialement. Seules les marques officielles reconnues par l'acquisition d'une licence Swiss Moto constructeur ou importateur peuvent être employées. Les listes de classements ne doivent pas être imprimées recto verso. A la fin de chaque classement doit figurer l'indication suivante "Sous réserve d'homologation de la CTR". Tous les classements doivent être signés par le directeur de course et le commissaire sportif en fonction. Les résultats ne peuvent plus être modifiés lorsque les classements sont homologués et que le délai d'opposition est passé.

6.13 Tableau d'affichage officiel

Un tableau d'affichage officiel doit être à disposition des concurrents pour les communications suivantes:

- Listes de départs mises à jour après le contrôle administratif.
- Modification éventuelle du règlement particulier.
- Modification éventuelle du temps limite.
- Modification éventuelle de l'ordre de départ.
- Les pénalités tour par tour avec indication de l'heure de départ et d'arrivée.
- Les classements avec indication de l'heure d'affichage pour le cas de protêt.

6.14 Parc concurrents

L'organisateur devra prévoir suffisamment de place pour les véhicules dans le parc concurrents. Les installations sanitaires feront l'objet d'une attention particulière (toilettes, eau courante etc.).

6.15 Motocycle dangereux

A chaque moment, le directeur de course peut exclure un motocycle dont la construction ou l'état présente ou pourrait présenter une source de danger.



6.16 Vérification finale

Tout motorcycle ayant participé à une manifestation peut être contrôlé. Toute infraction contre la réglementation concernant la conformité du motorcycle peut entraîner l'exclusion du concurrent et le cas peut être présenté au jury pour pénalisation complémentaire. Les frais de contrôle (par ex. contrôle d'essence) seront à payer par la partie perdante. Après remise de la dernière carte de pénalités, le concurrent n'est en principe plus autorisé à circuler.

6.17 Contrôle de dopage

Tout concurrent peut être soumis à un contrôle de dopage, selon les dispositions de la FIM/ Swiss Moto et de SOA (Swiss Olympic Association).

Au plus tard 10 jours avant la course, le Directeur de course (DC) envoi à la Commission technique de Lutte contre le dopage, Eigerstrasse 60, 3007 Berne

- le programme détaillé avec horaires (ou RP)

En cas de non-respect de cet engagement, SOA peut réduire ou supprimer les subventions allouées à Swiss Moto

6.18 Remise des prix

La remise des prix des catégories qui ont terminé leur programme doit être effectuée le jour même. Cette distribution doit être faite le plus tôt possible.

6.19 Annulation d'une manifestation

L'organisateur se réserve le droit d'annuler la manifestation en cas de force majeure ou pour tout événement imprévisible.

Si tel est le cas, le bulletin d'engagement doit être retourné au concurrent. La finance d'inscription doit être remboursée au concurrent dans les 30 jours.

7 LE CAHIER DE CHARGES POUR L'ORGANISATEUR

7.1 Les officiels d'une manifestation

Le commissaire sportif (CS) est un officiel de Swiss Moto et membre de la commission trial.
Le directeur de course (DC) est un officiel du Club. Chaque organisateur doit disposer d'un directeur de course licencié par Swiss Moto.
Les arbitres trial sont des officiels de la manifestation. Chaque section devrait disposer d'un arbitre trial confirmé au minimum.
A partir de la séance des organisateurs, c'est le DC qui est responsable du respect des devoirs contenus dans le cahier des charges.

7.2 Inscription de la manifestation

Les manifestations futures sont à communiquer au secrétariat Swiss Moto par l'organisateur avec le formulaire officiel, dans les délais indiqués.

7.3 Séance des organisateurs

La présence du président d'organisation à la séance des organisateurs est obligatoire. Une manifestation non représentée pourra être tracée du calendrier pour la saison concernée. L'invitation à la séance des organisateurs sera envoyée par Swiss Moto. Les participants à la séance des organisateurs devront être compétents pour prendre des décisions concernant les points de l'ordre jour. Le montant des finances d'inscription aux manifestations pour les concurrents sera fixé lors de cette séance. Le calendrier des manifestations devrait être définitif à l'issue de cette séance. Les éventuelles modifications ne pourront avoir lieu qu'avec l'accord de la commission.

7.4 Règlement particulier

L'organisateur est tenu de compléter un fichier Excel et de le transmettre au commissaire sportif pour validation. Une fois approuvé, le commissaire sportif procédera à la signature du document avant de le retourner au secrétariat. Il est impératif qu'aucune modification ne soit apportée à ce document après sa signature par le commissaire sportif. Pour les manches du championnat d'Europe et du Championnat du Monde le règlement particulier doit être rédigé en français et en anglais.

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

7.5 Demandes d'autorisations

Au plus tard 90 jours avant la manifestation, 180 jours pour une nouvelle organisation, demande des autorisations nécessaires:

- Propriétaires fonciers
- (Police)
- Communes
- (Service des eaux)
- Canton
- (Service des forêts)

7.6 Constitution du comité d'organisation

Au plus tard 90 jours avant la manifestation, la distribution des tâches aux divers responsables devrait commencer. La check-list suivante est indicative:

- Affiches
- Matériel*
- Ravitaillement
- Assurances
- Officiels
- Sections
- Cantine
- Programme
- Sonorisation
- Circulation
- Publicité
- Sponsors
- Arbitres trial
- Premiers secours
- Etc.

* Le commissaire sportif (CS) prend à la manifestation le matériel (entre autres PC pour l'établissement des listes de classements, pinces de pointage, chronomètres, sifflets, panneaux pour remplacement de numéros, numéros dorsaux pour les accompagnants). Ce matériel est mis à disposition par la commission trial (CTR) à l'organisateur.



Le commissaire sportif ou le photographe désigné **doit faire une ou deux photos des podiums et les envoyer à sport@swissmoto.org avec un petit texte du déroulement de la journée. Afin que ceci soit publié sur le site de Swiss Moto.**

7.7—Concurrents refusés

Au plus tard 3 jours après le délai d'inscription, les concurrents refusés seront informés.

7.8—Liste de remarques

Dans la semaine précédant la manifestation, l'organisateur recevra du secrétariat Swiss Moto la liste des remarques (pour autant qu'il y en ait).

7.9—Liste de contrôle Swiss Moto pour les zones (fixation des degrés de difficulté pour les tracés rouge, bleu, blanc et jaune)

La catégorie ELITE choisit la moitié la plus difficile des zones avec le tracé blanc et l'autre moitié des zones avec le tracé propre jaune avec le degré de difficulté le plus élevé. La catégorie EXPERT, CHALLENGE et OPEN/JUNIOR roule chacune leur propre tracé:

7.107.7—Première séance du jury

La première séance du jury a lieu avant les contrôles préliminaires en la présence du:

- Commissaire sportif (président avec vote pour départager)
- Secrétaire (droit de vote)
- Directeur de course (sans droit de vote)
- Président d'organisation (droit de vote)

hat formatiert: Schriftfarbe: Text 1

Ordre du jour :

- Autorisation de la manifestation
- Police d'assurance responsabilité civile
- Licence directeur de course
- Moyens de communication (premiers secours!)
- Hôpital le plus proche (informé?)
- Samaritains (nombres de postes et de personnes?)
- Service sanitaire, WC, eau
- Postes pour déchets (récupération d'huile?)
- Protection incendie, extincteurs
- Organisation du bureau
- Modifications éventuelles du règlement particulier
- Recommandations éventuelles aux concurrents
- Parc des concurrents
- Installation de départ et d'arrivée
- Panneau d'affichage
- Tableau de tours
- Lieu du contrôle administratif
- Lieu du contrôle technique
- Horloge, pinces, sifflets, gilets commissaire de zones



7.117.8 **Protestations**

Les protestations (protêts) des concurrents doivent être effectuées sous les conditions suivantes :

- La réclamation doit être présentée par un licencié Swiss Moto (Pilote, Team, Importateur)
- Elle doit être présentée par écrit et ne porter que la seule signature du licencié.
- Elle doit concerner qu'un seul sujet ou ne viser qu'un seul concurrent.
- Elle doit être remise au directeur de course ou au commissaire sportif en main propre.
- Elle doit être accompagnée de la caution de CHF. ~~100~~250.-.
- Elle doit être présentée dans les délais.
- Elle ne peut être dirigée contre la décision d'un arbitre trial.

Le délai de protêt contre le classement commence avec l'affichage du classement visé et de l'heure mentionnée dessus. Le délai est de 30 minutes (voir code juridique).

7.127.9 **Dernière séance du Jury**

La dernière séance du Jury peut avoir lieu avant l'expiration du délai de protêt. Les classements pourront être proclamés directement après la séance. A la séance du Jury sont présents :

- Commissaire sportif (président avec vote pour départager)
- Chef Administration (droit de vote)
- Directeur de course (sans droit de vote)
- Président d'organisation (droit de vote)

Ordre du jour:

- Traitements d'éventuelles protestations (protêts)
- Contrôle des résultats (partants et abandonnés)
- ~~Excuses~~
- Eventuellement exclusions ou autres sanctions
- Annonce d'accident
- Tous les membres du Jury donneront un jugement de la manifestation. Les critiques et les propositions sont à faire à ce moment.

Le CS doit recevoir les informations suivantes:

- Le nombre de spectateurs.
- Le prix d'entrée (réduction pour les membres Swiss Moto?).
- Les médias présents, journaux, radio, TV.
- Distance jusqu'au prochain hôpital.
- Nombre de sections.
- Nombre d'arbitres trial

Les documents suivants seront remis au CS:

- classements de chaque catégorie (ordinateur)
- la copie de la police d'assurance RC
- la copie de l'autorisation de la manifestation
- les protêts éventuels
- les rapports du Jury
- les finances de protêt



8 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Chaque participant d'une manifestation est responsable lui-même de la récupération des déchets, respectivement des matériaux de récupération qu'il génère. (Ex. huile de vidange, pneus, matériel usagé, papier, cartonnages, etc.).

Si l'organisateur a mis en place des containers de récupération, ceux-ci sont à utiliser en respectant le tri des déchets, autant pour les déchets solides que pour les déchets liquides.

Au cours d'une manifestation ou en relation avec la participation à celle-ci, il est strictement interdit de déverser de l'essence, de l'huile ou du liquide de refroidissement, de jeter ou de laisser traîner des matériaux de récupération.

Lors du ravitaillement des motos, ainsi que pendant les travaux au moteur ou de la boîte à vitesse sur le terrain de la manifestation (parc des coureurs ou parc industriel etc.), des tapis de protection sont à mettre sous la moto, y compris aux postes d'essence permanents, respectivement sur des surfaces asphaltées ou bétonnées, de manière à éviter de souiller le sol, et de laisser ainsi une mauvaise image après la manifestation.

Les tapis souillés de diverses substances sont lavables aux stations de lavage voiture équipé de récupérateur et de séparateurs d'huiles.

Les tapis sont obligatoires.

Lors du lavage des motos, uniquement des produits de nettoyage aux substances chimiques biodégradables, doivent être utilisés.

En cas d'infraction, le participant qui est également engagé pour ses aides, peut être sanctionné par le jury de la manifestation (avertissement, amende, exclusion ou perte de points, ainsi que de suspension). De plus, l'organisateur a le droit de le tenir pour responsable de tous les coûts inhérents.

Pour le surplus, le règlement CIE FIM de l'année en cours fait foi en cas de litige.

9 CALENDRIER

Calendrier actuel: www.swissmoto.org

Championnat d'Europe: <http://www.fim-europe.com> -> **Events & Calendar**

Championnat du Monde: <https://www.fim-moto.com/en>