

# TRJV – Trophée Régional des Jeunes Vététistes

## HISTOIRE DU VTT ET ORIGINE DU VTT TRIAL

Avant l'apparition du terme et du concept de vélo tout terrain (VTT) des vélos étaient utilisés pour rouler hors des routes, parfois même de manière structurée au sein de clubs sportifs (par exemple le Vélo Cross Club Parisien dans les années 1950).

L'apparition de vélos conçus spécifiquement pour pouvoir rouler en terrain accidenté remonte au milieu des années 1970, aux États Unis.

En France, les premiers VTT, provenant du Canada, font leur apparition à la Plagne en 1983, lors d'une présentation organisée par Stéphane HAUVETTE, fondateur de l'AFMB (Association Française du Mountain Bike) **arrivée en Martinique en 1989.**

## CAPACITES PHYSIQUES

A.1 Le VTT trial permet de développer les capacités physiques suivantes

La souplesse, l'équilibre, la force et la précision les valeurs mentales comme le calme ou la patience, l'agilité ;

Le trial demande une concentration importante.

La pratique du vélo en général permet de :

Développer la force, l'adresse, la dextérité, percevoir la condition physique générale avec une bonne oxygénation des muscles des tissus et de tous les organes du corps, d'éliminer les toxines accumulées et de brûler les graisses superflues.

### ❖ LE TRIAL

#### B.1 Le Trial

Le VTT trial du TRJV ne doit pas mettre en échec le jeune bike. Bien au contraire, il faut l'encourager à travailler cette discipline : la motivation se nourrissant dans la réussite.

#### B.2 Règlement du Trial

L'évolution trial du compétiteur s'effectue donc sur un atelier appelé : ZONE. Chaque zone est partagée en un certain nombre de SEGMENTS. Chaque segment a une difficulté à franchir sans poser le pied et rapporte 1 point. C'est simple, pour chaque segment on obtient soit 1 ou 0. La comptabilisation est donc une addition de points et non pas succession de pénalités, ce qui revient à privilégier la réussite. Le vainqueur de l'épreuve sera le jeune bike qui aura marqué le plus de point.

Le parcours devra être sélectif, il fera dégager les meilleurs tout en permettant à chacun d'obtenir des points en fonction de son niveau. Cette épreuve ne doit pas apparaître comme étant réservée à quelques spécialistes, elle doit susciter l'envie de participer pour améliorer la technique pouvant être réinvestie ensuite sur le parcours de cross-country ou descente.

Il n'est pas INTERDIT : pour la relance de tenir le coureur au niveau de la selle : commissaire ou autre personne afin d'équilibrer le coureur avant le départ.

Entrée dans un segment : l'entrée dans le segment se fait lorsque l'axe de la roue avant franchit la ligne.

Sortie d'un segment : L'entrée dans le segment se fait lorsque l'axe de la roue avant franchit la ligne.

Echec dans un segment : Un seul appui d'une partie du corps (pied, main, épaule,) ou du cycle (pédale, guidon,) provoque l'échec pour le segment (0 point). Cependant, le fait de toucher un arbre, un rocher ou autre obstacle d'une partie du corps ou du cycle est toléré s'il n'y a pas ARRÊT de PROGRESSION sauf si cet appui instantané permet de retrouver

un équilibre compromis. Le coureur peut pousser la rubalise sans la casser, mais par contre il y a ECHEC pour le segment si le concurrent casse ou dépasse la rubalise.

## CARTON DE POINTAGE

Il sera remis à chaque concurrent un carton de pointage récapitulatif des points obtenus sur chaque zone. Ces cartons doivent être conservés jusqu'à la dernière zone où ils seront remis au responsable de la zone. En cas de perte, le pilote se verra attribuer les points du dernier concurrent moins 1 points.

## PORTES

Les portes sont formées par des flèches disposées pointes à pointes.

Elles pourront avoir 3 valeurs différentes :

- ❖ **Flèches rouges : 10points 1 segment par zone (10pts)**
- ❖ **Flèches Bleues : 5points 3 segments Par zone (15pts)**
- ❖ **Flèches verts : 3points, 2points, 2 segments par zone (06pts)**

Les portes sont numérotées et le pilote doit les passer dans l'ordre de numérotation et ne peut plus revenir en arrière. Par exemple une fois franchie la porte 4 il ne peut plus prendre la 1, la 2 ou la 3. De même il ne peut pas repasser une porte déjà franchie.

## BONIFICATION

Chaque concurrent possède à l'entrée de chaque segment sans aucun appui : 5points de bonification. Ce capital sera réduit à chaque fois qu'il prendra un appui lors du franchissement des portes ou à l'intérieur de la zone. Le pilote doit franchir au moins 04 segment pour avoir la bonification.

- ❖ Franchissement de la zone sans aucun appui : 5points de bonification
- ❖ Franchissement de la zone avec 1 appui : 4 points de bonification
- ❖ Franchissement de la zone avec 2 appui : 3 points de bonification
- ❖ Franchissement de la zone avec 3 appui : 2 points de bonification
- ❖ Franchissement de la zone avec 4 appui : 1 point de bonification
- ❖ Franchissement de la zone avec 5 appui : 0 points de bonification
- ❖ Le pilote qui roule et fait chuter ou survole une flèche conserve la bonification.

Tout appui sur l'obstacle ou sur le sol pour rétablir l'équilibre, soit avec une partie du corps, soit avec une partie du vélo à l'intérieur ou à l'extérieur des limites, excepté les pneus à l'intérieur des limites. Il est permis de frôler avec le corps pendant le mouvement du vélo. Il est permis de tourner le pied sur place. Appui d'une pédale et /ou de la protection, sur le sol ou sur l'obstacle avec ou sans mouvement du vélo.

En cas d'arrêt du comptage des points ou de dépassement du temps imparti le pilote ne bénéficiera d'aucun point de bonification sur zone. Il conservera les points acquis dans les segments. Le maximum de points acquis par segment est donc de 36 points, bonus compris.

- ❖ Nota : Le fait de passer la roue avant ou arrière au-dessus d'une limite de zone sans toucher le sol n'est pas considéré comme une sortie de limite de zone

Rappel : Après un échec dans un segment, le concurrent se place en fin de segment, juste avant le segment suivant.

**Seules les reconnaissances à pied le jour de la course sont autorisées. Toutes autres reconnaissances sera sanctionné par des pénalités. Temps de référence 5 minutes.**

Zone chronométrée : Une zone défini à l'avance par le commissaire en chef sera chronométrée. Le temps sera alors pris depuis l'entrée dans la zone jusqu'à la sortie de la zone et ceci sans interruption du chronométrage. Le pilote dispose de 2 à 4 minutes pour parcourir la zone. S'il dépasse ce temps, le pilote conserve les points des portes franchies dans le temps imparti. Au coup de sifflet de l'arbitre, il doit quitter la section sans franchir d'autre porte. (Le jury des arbitres pourra néanmoins moduler le temps des zones en fonction des contraintes). Le pilote est libre de franchir les portes qu'il souhaite ou qu'il a choisies.

Classement : Le vainqueur de l'épreuve par catégorie, est celui qui aura manqué le plus grand nombre de points réalisés dans la zone chronométrée et enfin le temps réalisé dans cette même zone en cas d'ex æquo.

Réclamation : Le commissaire de zone est seul juge, aucune contestation ne sera prise en compte.

Pénalités : En cas de perte de carton de pointage le pilote se verra attribué les points du dernier concurrent et classé juste après ce dernier. Reconnaissance en dehors du jour de la course et autrement qu'à pied : pénalité en points.