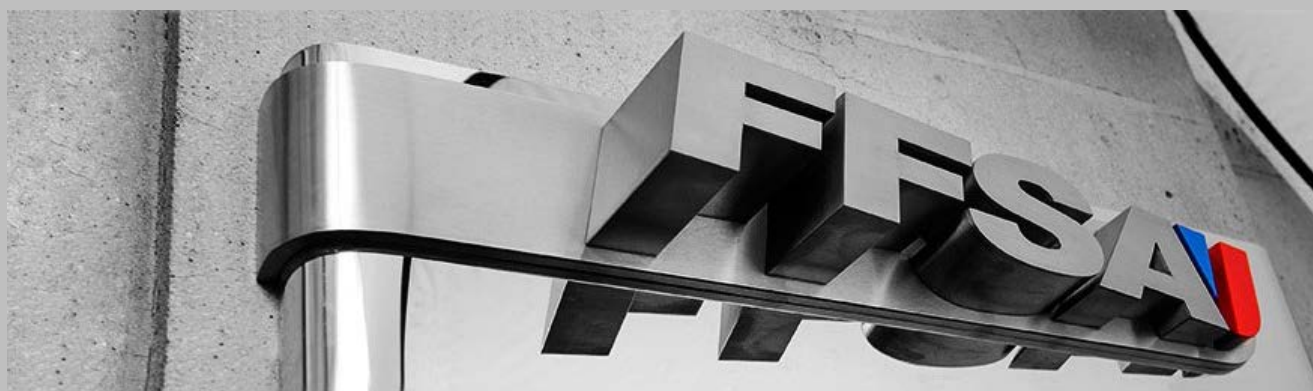


MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE.

MODULE 3 CIRCUIT TOUT-TERRAIN TRIAL 4x4



CIRCUIT TOUT-TERRAIN – TRIAL 4x4

LE VOCABULAIRE	Page 3
LA SIGNALISATION	Page 4
REGLES COMMUNES – EPREUVES CIRCUIT-TOUT-TERRAIN	Page 6
AUTO-CROSS / SPRINT-CAR	Page 7
FOL'CAR	Page 9
CAMION-CROSS	Page 11
RALLYCROSS	Page 13
TRIAL 4x4	Page 16



LE VOCABULAIRE

CIRCUIT D'ENDURANCE TOUT-TERRAIN : Les courses d'endurance tout-terrain sont des courses de plus d'une heure qui ont lieu sur un circuit en boucle fermée non revêtu ou partiellement avec 20% maximum d'asphalte

CIRCUIT GLACE : Tracé emprunté en boucle fermé complètement revêtu et recouvert de neige ou de glace

CIRCUIT NON REVÊTU : Circuit tout-terrain non revêtu ou partiellement avec 10% maximum d'asphalte

CIRCUIT PARTIELLEMENT REVÊTU : Circuit tout-terrain partiellement revêtu de 10% à 60% d'asphalte

COULOIR DE CIRCULATION : Equivalent de la voie des stands des circuits asphalte. Il est d'une largeur minimum de 4,5m. Sa circulation est en sens unique. Sa vitesse est limitée « au pas ». Les stationnements y sont interdits et contrôlés

COULOIR DE DEPART : Les concurrents devront respecter les couloirs de départ qui seront tracés sur le sol si la structure du support le permet sur une longueur de 30 mètres minimum et 50 mètres maximum après la ligne de départ. Dans tous les cas la fin du couloir sera matérialisée par un cône de chaque côté en bout de ligne. En cas de franchissement, par un même concurrent dans un meeting est soumis à pénalité.

PARC FERME : A l'arrivée des finales, toutes les voitures sont, dès le baisser du drapeau, placées sous le régime du parc fermé. Le Directeur de Course et/ou le Collège des Commissaires Sportifs pourront placer en parc fermé les voitures de leur choix.

Les voitures restent en régime de parc fermé, sous chacune des structures des pilotes, au moins jusqu'à l'affichage du classement officiel. Tout pilote ne respectant pas cette règle sera exclu du classement, les autres pilotes classés derrière lui remontant d'une place.

POLLUTION : Une bâche de sol d'au moins 5 m x 4 m devra être mise en dessous des voitures de course pendant toute la durée du meeting. Les concurrents doivent obligatoirement reprendre leurs produits polluants (huile, hydrocarbures, pièces mécaniques diverses...) et leurs déchets et ne pas les laisser sur place ou les déposer dans les bennes prévues à cet effet par l'organisateur.

La pénalité pour défaut de bâche dans les parcs et/ou non-respect de la réglementation relative aux déchets est de 200 €.

Le concurrent devra se mettre en conformité immédiatement sous peine d'exclusion. Le montant de la pénalité est conservé par l'organisateur

TERRAIN TRIAL 4x4 : Le trial 4x4 est une épreuve réservée aux véhicules deux ou quatre roues motrices, aménagées pour ce genre d'épreuves se déroulant exclusivement sur des terrains non revêtus et choisis pour leurs difficultés de franchissement.

TOUR ALTERNATIF : Une piste de Rallycross doit posséder une variante du parcours principal.

Durant chaque manche, 1/2 finale et Finale qu'il dispute, chaque pilote devra obligatoirement parcourir une fois (*sauf pénalité*) un des tours prévus par le règlement en utilisant le tour alternatif. Le pilote choisira librement (*sauf pénalité*) le tour dans lequel il empruntera le tour alternatif. Les manœuvres d'entrée et de sortie de la variante de parcours devront être effectuées dans le respect du Règlement.

Il est interdit d'emprunter plusieurs fois le tour alternatif au cours d'une même manche ou d'une même 1/2 finale et Finale (*sauf pénalité*).

L'utilisation du tour alternatif est permise durant les essais libres.



DRAPEAU JAUNE

Présenté **AGITE** au poste commissaire

Un drapeau :

- ✓ Réduisez votre vitesse, ne doublez pas, soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la piste
- ✓ Présenté 2 tours consécutifs avant l'endroit dangereux aux concurrents pour signaler un obstacle n'ayant pu être retiré.
- ✓ Présenté **FIXE** en fin de série (essais, manche ou finale) pour dépannage. Le véhicule est roulant

Deux drapeaux :

- ✓ Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un incident s'est produit sur la trajectoire de course
- ✓ Dans les 2 cas, tout dépassement est formellement interdit avant que les pilotes n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel le (ou les) drapeau(x) est (sont) présenté(s)
- ✓ Présentés **FIXE** et **CROISE** en fin de série pour dépannage. Le véhicule n'est pas roulant.



DRAPEAU VERT

Présenté **AGITE** au poste commissaire

- ✓ Lors de l'ouverture de piste par la voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve, pour indiquer que tout est OK au poste
- ✓ **PAS D'UTILISATION** après un drapeau jaune, sauf en endurance.



DRAPEAU BLANC

Présenté **AGITE** au poste commissaire

- ✓ Un pilote risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de piste contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné.

Présenté **FIXE** au poste commissaire

- ✓ Demande d'assistance médicale

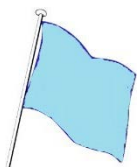


DRAPEAU BLEU

Présenté **AGITE** au poste commissaire

Essais : Cédez le passage à un véhicule plus rapide qui s'apprête à vous doubler.

Manche : Vous allez être doublé par un véhicule ayant au moins un tour d'avance. Laissez-le passer



DRAPEAU JAUNE A BANDES ROUGES

Présenté **FIXE** au poste commissaire durant 1 tour

- ✓ Ne doit être présenté que sur les parties revêtues



DRAPEAU ROUGE

Présenté **AGITE**

- ✓ Depuis la ligne de départ pour stopper une séance d'essais ou une manche en cas :
 - D'Accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause.
 - D'obstruction de la piste
 - D'erreur sur la procédure de départ par les officiels
- ✓ Est délégué, en général, dans les postes commissaires. Il ne peut être présenté **QUE** sur ordre de la D.C.

Essais : Les véhicules réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers le lieu indiqué par les commissaires

Manches : Les véhicules réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers le lieu indiqué par les commissaires

- ✓ Tout dépassement est interdit
- ✓ Doit être présenté jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de véhicule évoluant sur la piste



⇒ **PAR MESURE DE SECURITE,**
LES COMMISSAIRES DOIVENT IMPERATIVEMENT DEMEURER A L'ABRI DANS LES POSTES
PREVUS A CET EFFET, TANT QUE LES VEHICULES EVOLUENT SUR LA PISTE



DRAPEAU NOIR ROND ORANGE

Présenté **FIXE** accompagné du n° du Concurrent

- ✓ Informe le pilote concerné que sa voiture a des ennuis mécaniques susceptibles de constituer un danger pour lui-même ou pour les autres pilotes et qu'il doit s'arrêter à son stand au prochain passage.
- ✓ Il peut être délégué dans certains postes commissaire, mais présenté **QUE** sur ordre de la D.C. et seulement en cas de danger imminent



DRAPEAU TRIANGLE NOIR & BLANC

Présenté **FIXE** durant 1 tour accompagné du n° du Concurrent

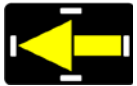
- ✓ Il constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite soumise à investigations
- ✓ Il peut être délégué dans certains postes commissaire, mais présenté **QUE** sur ordre de la D.C.



DRAPEAU NOIR

Présenté **FIXE** durant 3 tour accompagné du n° du Concurrent

- ✓ Informe le pilote concerné qu'il doit s'arrêter rapidement à l'endroit désigné lors du briefing
- ✓ Pas de présentation de ce drapeau lors des finales



LES FLECHES

- ✓ Les flèches sont utilisées en complément du drapeau jaune et présentées depuis le poste signaleur. (Dimensions : 60x40cm)
- ✓ Elles indiquent aux concurrents, le côté libre de piste à emprunter, lors d'un accident, d'une intervention sur la piste ou ses abords.

NB : Pointe dirigée vers le bas, le concurrent doit se diriger et /ou se maintenir au centre de la piste



1. COULOIR DE CIRCULATION

- Il est d'une largeur minimum de 4,5m en "stabilisé"
- La circulation est en sens unique.
- La vitesse limitée au pas.
- Les stationnements sont interdits et contrôlés



SIGNALISATION – DROITS ET DEVOIRS DES PILOTES

La signalisation est conforme aux annexes M et H (L, O et H pour les camions cross) du Code Sportif International. Elle est faite à l'aide de drapeaux et/ou de feux.

- Le drapeau blanc présenté agité, sera utilisé pour indiquer au pilote qu'il y a une voiture beaucoup plus lente sur la portion de piste contrôlée par le poste de signalisation.
- Le drapeau jaune est présenté **2** tours maximum. En cas d'obstruction partielle ou totale de la piste, la course doit être arrêtée, notamment quand une intervention doit être faite pour dégager un pilote.

NB : **Rallycross** : Deux drapeaux jaunes seront agités si l'incident s'est produit sur la trajectoire de course.

- Il est interdit de doubler dans la zone comprise entre la présentation du drapeau jaune et la fin de l'obstacle

Dans ce cas, un panneau "flèche" pourra être présenté au poste précédant l'entrée des stands. Il pourra également être utilisé à d'autres postes pour indiquer aux pilotes la trajectoire à suivre en cas d'accident survenu dans la zone d'action du poste.

- Le drapeau vert n'est pas utilisé après un drapeau jaune.
- L'arrêt de course est signalé aux concurrents par un drapeau rouge présenté aux postes de commissaires sur l'ordre exclusif du directeur de course. Les pilotes doivent alors ralentir et rejoindre la zone de départ au ralenti en respectant les signaux des commissaires.
- Les pilotes doivent obéir aux signaux et aux ordres des commissaires et de la direction de course.
- Il est interdit de sortir du balisage de la piste. Tout pilote franchissant les limites doit s'arrêter et il ne peut rentrer sur la piste qu'après y avoir été autorisé par un commissaire.
- Sauf cas de force majeure (panne, accident, etc.), il est interdit aux pilotes de s'arrêter sur la piste de leur propre initiative, y compris entre la ligne d'arrivée et la sortie de la piste et/ou l'entrée du parc fermé.
- Les poussettes et/ou les attaques directes, volontaires ou non, sont interdites.
- Il est interdit de procéder à des interventions mécaniques sur la piste et la grille de départ, sauf autorisation du D.C. pour des circonstances particulières.
- Il est interdit de circuler, bien entendu, en sens inverse de la course.

Lorsqu'une voiture est immobilisée plus de 10 secondes sur la piste ou sur les bas-côtés et/ou talus, le pilote doit évacuer celle-ci sous la protection des commissaires et doit rejoindre immédiatement l'emplacement qui lui sera indiqué par les commissaires.

- Tout pilote ayant reçu une aide des commissaires ou une aide extérieure ne peut continuer la course et doit rentrer immédiatement au parc pilote.
- **En aucun cas, les commissaires ne doivent intervenir avant l'arrêt de la course.**
- Des marqueurs (pneus, quilles, piquets...) pourront être utilisés pour délimiter la piste. Tout déplacement ou franchissement d'un marqueur pourra être pénalisé.
- La ligne d'arrivée doit être passée en marche **AVANT**, toutes figures volontaires sont interdites **même après la ligne d'arrivée.**

ARRET DE COURSE

S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence, pour des raisons de sécurité ou à cause d'un faux départ, ceci devrait être fait par le déploiement du drapeau ROUGE sur la ligne de départ/d'arrivée, ainsi qu'à tous les postes de commissaires de piste. Cela indique que les pilotes doivent immédiatement arrêter de courir et se diriger lentement au lieu indiqué par les commissaires de piste.

Le drapeau ROUGE ne peut être présenté :

- Qu'en cas d'accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause ;
- Qu'en cas d'obstruction de la piste
- Qu'en cas d'erreur sur la procédure de départ par les officiels

Tout autre incident sera considéré comme un cas de force majeure.

Si un pilote est jugé responsable d'un arrêt de course ou s'il a pris l'initiative de s'arrêter de lui-même avant le signal du drapeau ROUGE, il ne pourra pas reprendre le départ de la manche considérée.

1. COULOIR DE CIRCULATION

Ils seront d'une largeur minimum de 4,5 mètres et si possible stabilisés. Au **1er janvier 2020**, les couloirs des compétitions inscrites au calendrier du Championnat de France devront être obligatoirement stabilisés). La circulation se fera en sens unique et au pas. Le stationnement sur ces voies de tout véhicule est interdit et contrôlé.

2. ESSAIS CHRONOMETRES

Une séance d'essais chronométrés par division par série de 4 tours chronométrés sera organisée. Chaque série se terminera dès qu'une voiture aura effectué 4 tours chronométrés.

3. COURSES

LONGUEUR

Les courses se dérouleront sur 5 tours en manches, 6 tours en ½ finale, 7 tours en finale.

4. MANCHES QUALIFICATIVES

Il y aura 3 manches qualificatives pour chacune des divisions avec 2 séries de 15 pilotes maximum par division (à l'exception de la Super Sprint où il y aura 3 séries de 15 pilotes).

Les emplacements des pilotes absents restent libres sur la même ligne.

5. ½ FINALES – FINALES

Il y aura 2 ½ finales (uniquement lorsqu'il y a un minimum de 15 pilotes classés à l'issue des manches qualificatives, dans les autres cas une seule ½ finale et une finale.

Dans la limite de 30, tous les pilotes prendront part aux ½ finales.

⇒ Un tour de reconnaissance pour les Junior Sprint devra obligatoirement être organisé avant la finale (participation des pilotes facultative).



⇒ En finale, les drapeaux noirs à rond orange et les drapeaux noirs ne seront utilisés qu'en cas de danger imminent.

Dans le cas contraire, seul le drapeau à triangle noir et blanc sera présenté et le concurrent concerné sera mis sous investigation.

6. ARRÊT DE COURSE

S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence, pour des raisons de sécurité ou à cause d'un faux départ, ceci devrait être fait par le déploiement du drapeau rouge sur la ligne de départ/d'arrivée et à tous les postes de commissaires de piste. Cela indiquera que les pilotes doivent immédiatement arrêter de courir et se diriger lentement au lieu indiqué par les commissaires de piste.

Ce drapeau rouge ne pourra être présenté :

- Qu'en cas d'accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause ;
- Qu'en cas d'obstruction de la piste ;
- Qu'en cas d'erreur sur la procédure de départ par les officiels.

7. POUR INFORMATION

Toute série **et ½ finale** arrêtée au drapeau ROUGE ou avant son terme doit être recourue.

Lors de la finale si le nombre de tours effectué :

- Est supérieur à 5 tours, celles-ci ne seront pas recourues.
- Est compris entre 2 et 5 tours, la finale sera recourue sur le nombre de tours restant ; la grille de départ étant celle du classement effectué à la fin du tour précédent l'arrêt de course ; le classement de la finale étant le classement au passage de la ligne d'arrivée de la 2ème partie.
- Est inférieur à 2 tours, la finale ou la ½ finale sera recourue totalement, avec la grille de départ initiale.

8. PROCEDURE DEPART AUX FEUX

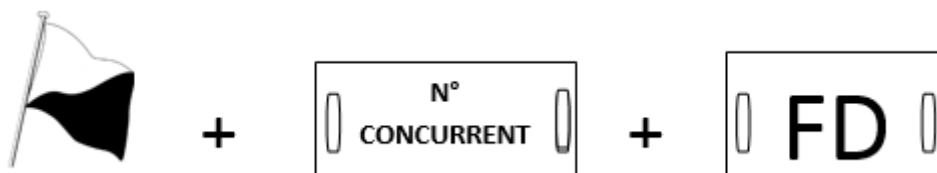
<ul style="list-style-type: none">▪ Une fois les voitures en place et immobiles sur la grille de départ▪ Les cellules sont alors activées	<ul style="list-style-type: none">▪ Un officiel traverse devant la 1ere rangée de voiture, muni d'un drapeau VERT LEVE, afin de s'assurer que les pilotes sont prêts▪ Cette action marque le début de la procédure de départ.
<ul style="list-style-type: none">▪ Présentation du panneau « 5 secondes »▪ Variante : Ce panneau peut être remplacé par un feu BLEU	<ul style="list-style-type: none">▪ Ce panneau reste levé. Il doit être présenté depuis le bord de piste▪ Ce feu BLEU reste allumé
<ul style="list-style-type: none">▪ Le départ est alors donné dans un délai aléatoire de 0 à 5 secondes lors de l'allumage du feu VERT	<ul style="list-style-type: none">▪ Ce feu VERT reste allumé
<ul style="list-style-type: none">▪ Des feux ORANGE CLIGNOTANTS seront installés de chaque côté de la piste à une distance de 100m environ après la ligne de départ.	<ul style="list-style-type: none">▪ Procédure départ annulée

9. DEPARTS ANTICIPES

Le départ doit être donné une fois toutes les voitures rigoureusement immobiles.

Tout pilote, une fois placé sur la grille de départ ne devra ni avancer, ni reculer une fois la procédure de départ engagée. S'il ne respecte pas cette règle, il sera pénalisé comme s'il avait effectué un départ anticipé

L'infraction est signifiée par la présentation du drapeau avertissement (noir et blanc) et un panneau avec son numéro et la mention "**F.D**".



La course ne sera pas arrêtée



10. PARC FERME

A l'arrivée des ½ finales, toutes les voitures non qualifiées pour les finales et à l'arrivée des finales, toutes les voitures sont, dès le baisser du drapeau, placées sous le régime du parc fermé.

Le directeur de course et/ou le collège des commissaires sportifs pourront placer en parc fermé les voitures de leur choix.

Les voitures restent en régime de parc fermé, sous chacune des structures des pilotes, au moins jusqu'à l'affichage du classement officiel.

Durant la même période, les pilotes devront rester à leur emplacement et ils devront répondre à toute convocation qui leur serait faite de la part des officiels. Ils n'ont pas le droit de procéder à des opérations de mécanique.

NB : Le régime de « Parc Fermé » débute à partir du moment où le concurrent passe sous le drapeau à damiers

1. SIGNALISATION

- Le drapeau BLANC ne sera utilisé que par les commissaires en cas de demande d'assistance médicale.
 - Le drapeau JAUNE est présenté **2** tours maximum.
En cas d'obstruction partielle ou totale de la piste, la course doit être arrêtée, notamment quand une intervention doit être faite pour dégager un pilote. Il est interdit de doubler dans la zone comprise entre la présentation du drapeau jaune et la fin de l'obstacle.
 - Le drapeau VERT n'est pas utilisé après un drapeau jaune.
 - L'arrêt de course est signalé aux concurrents par un drapeau ROUGE présenté aux postes de commissaires sur l'ordre **EXCLUSIF** du directeur de course. Les pilotes doivent alors ralentir et rejoindre la zone de départ au ralenti en respectant les signaux des commissaires.
- ⇒ Les pilotes doivent obéir aux signaux et aux ordres des commissaires et de la Direction de Course.



Tout pilote ayant reçu une aide des commissaires ou une aide extérieure ne peut continuer la course et doit rentrer immédiatement au parc pilote.

⇒ En aucun cas, les commissaires ne peuvent intervenir avant l'arrêt de la course.

Lorsqu'une voiture est immobilisée plus de 10 secondes sur la piste ou sur les bas-côtés et/ou talus, le pilote doit évacuer celle-ci sous la protection des commissaires et doit rejoindre immédiatement l'emplacement qui lui sera indiqué par les commissaires.

2. COULOIR DE CIRCULATION

Ils seront d'une largeur minimum de 4,5 mètres. La circulation se fera en sens unique et au pas. Le stationnement sur ces voies de tout véhicule est interdit et contrôlé.

3. ESSAIS LIBRES

Un pilote seul ne pourra participer qu'à un seul essai (libre et/ou chronométré).

Il devra préciser, lors des vérifications administratives, dans quel groupe il souhaite être intégré. Pour les courses, il participera aux manches des pilotes 1 et 2.

Il y aura deux groupes : le groupe A avec les pilotes 1 et le groupe B avec les pilotes 2.

L'organisation d'essais libres est obligatoire s'il n'y a pas d'essais chronométrés prévus. La composition des grilles des essais libres sera faite par tirage au sort, avec un maximum de 15 pilotes par série et un minimum d'au moins 2 tours.

4. ESSAIS CHRONO

Il y aura deux groupes, un groupe A avec les pilotes 1 et un groupe B avec les pilotes 2.

- La composition des séries des essais chronométrés sera faite par tirage au sort.
- Il y aura un 1er tour de lancement non chronométré et au moins un tour chronométré.
- Les voitures seront lâchées une à une. Les séries seront de 5 à 8 voitures.

NB : Un pilote qui ne se présente pas à son tour peut être autorisé à effectuer ses essais en fin de séance mais son temps sera augmenté d'une pénalité fixée par la Direction de Course. Le pilote qui ne peut pas participer sera classé dernier des essais chronométrés et devra effectuer un tour de reconnaissance avant les manches de qualification.

Le classement des essais se fera sur le meilleur temps réalisé par le pilote 1 ou le pilote 2.

5. COURSES

	Manches Qualificatives	Finales C	Finales B	Finales A
Moins de 900 m	10 Tours	10 à 12 tours	10 à 12 tours	13 à 14 tours
De 900 à 1000m	9 tours	9 à 11 tours	9 à 11 tours	12 à 13 tours
Plus de 1000m	8 tours	8 à 10 tours	8 à 10 tours	11 à 12 tours



6. TOUR DE RECONNAISSANCE

Pour les manches qualificatives et les finales, il pourra y avoir un tour de reconnaissance avant la mise en place sur la grille de départ.

⇒ Durant ce tour de reconnaissance, il est interdit de doubler.
Une voiture immobilisée sur la piste devra être évacuée.
Il n'est pas autorisé d'intervenir sur la voiture.

Cependant, si le pilote arrive à redémarrer par ses propres moyens avant que le départ ne soit donné, il pourra être autorisé à partir en fin de grille.

Si le départ est donné, il ne pourra pas prendre le départ.
Un pilote se présentant avant la fin du tour de reconnaissance, pourra partir directement de la pré-grille après que le départ ait été donné.

7. MANCHES QUALIFICATIVES

Il y a deux manches qualificatives (1 et 2) et dans chaque manche qualificative, il y a :

- Une manche **A** avec les pilotes 1
- Une manche **B** avec les pilotes 2.

Dans chaque manche, les pilotes sont répartis en séries.

- Une série pour moins de 15,
- Deux séries de 16 à 30,
- Trois séries de 31 à 45, etc.

Pour la 1ère manche qualificative, la grille de départ des manches A et B sera faite par panachage selon le classement des essais ou selon le tirage au sort s'il n'y a pas eu d'essais chronométrés.

8. FINALES

Il y a 45 voitures qualifiées en finale au lieu de 40. Elles sont réparties en 3 finales A, B et C soit 3 finales de 15.

- Il n'y a plus d'assistance sur la grille, les voitures rentrant au parc entre chaque finale.
- Pour la finale B, seul le 1er marque 1 point.

S'il y a moins de 8 voitures en finale C et/ou B, celles-ci n'auront pas lieu.

Il y a 2 finales pour les pilotes de la classe 1 (pilote 1, pilote 2) sous réserve qu'il y ait au moins 8 voitures au départ.

Le classement général sera fait en tenant compte des places obtenues dans les finales par les deux pilotes.

Les ex aequo sont départagés par :

- Le classement total des deux manches
- Le classement des essais chronométrés

9. ARRET DE COURSE

S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence, pour des raisons de sécurité, ceci devrait être fait par le déploiement du drapeau ROUGE sur la ligne de départ/d'arrivée et à tous les postes de commissaires de piste.

Cela indiquera que les pilotes doivent immédiatement arrêter de courir et se diriger lentement au lieu indiqué par les commissaires de piste.

Ce drapeau ROUGE ne pourra être présenté :

- Qu'en cas d'accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause ;
- Qu'en cas d'obstruction de la piste
- Qu'en cas d'erreur sur la procédure de départ par les officiels

Tout autre incident sera considéré comme un cas de force majeure.

10. POUR INFORMATION

Pour les finales, si le nombre de tours effectué :

- Est supérieur à 75%, la finale ne sera pas recourue.
- Est compris entre 75% et 25%, la finale sera constituée sur le nombre de tours restant, la grille de départ étant celle du classement effectué à la fin du tour précédent l'arrêt de course, le classement de la finale étant le classement au passage de la ligne d'arrivée de la 2ème partie.
- Est inférieur à 25%, la finale sera recourue totalement, avec la grille de départ initiale.

- En finale, les drapeaux noirs à rond orange et les drapeaux noirs ne seront utilisés qu'en cas de danger imminent;
- Dans le cas contraire, seul le drapeau à triangle noir et blanc sera présenté et le concurrent concerné sera mis sous investigation.

11. VARIANTE DE PARCOURS

Une piste de « Fol'Car » peut posséder une variante du parcours principal (Tour Alternatif). Les organisateurs qui le souhaitent pourront l'utiliser et devront l'indiquer au Règlement Particulier de leur compétition.

- ⇒ Le passage dans le tour alternatif pourra se faire aux essais libres.
- ⇒ Lors des manches et finales, la variante de parcours doit être empruntée une fois par le pilote qui choisira librement le tour dans lequel l'empruntera.

NB : Tout incident entraînant l'obstruction de la variante de parcours, dès lors que celle-ci doit encore être empruntée par au moins un concurrent, fera l'objet des mêmes mesures qu'une obstruction équivalente du parcours principal.

12. PARC FERME

A l'arrivée des finales, toutes les voitures sont, dès le baisser du drapeau, placées sous le régime du parc fermé.

CAMION CROSS

1.SIGNALISATION

- Le drapeau BLANC ne sera utilisé que par les commissaires en cas de demande d'assistance médicale.
- Le drapeau JAUNE est présenté **2** tours maximum.
En cas d'obstruction partielle ou totale de la piste, la course doit être arrêtée, notamment quand une intervention doit être faite pour dégager un pilote. Il est interdit de doubler dans la zone comprise entre la présentation du drapeau jaune et la fin de l'obstacle.
- Le drapeau VERT n'est pas utilisé après un drapeau jaune.
- L'arrêt de course est signalé aux concurrents par un drapeau ROUGE présenté aux postes de commissaires sur l'ordre **EXCLUSIF** du directeur de course. Les pilotes doivent alors ralentir et rejoindre la zone de départ au ralenti en respectant les signaux des commissaires.
⇒ Les pilotes doivent obéir aux signaux et aux ordres des commissaires et de la Direction de Course.
- L'arrêt de course est signalé aux concurrents par un drapeau rouge présenté aux postes de commissaires sur l'ordre exclusif du Directeur de Course. Les pilotes doivent alors ralentir et rejoindre la zone de départ au ralenti en respectant les signaux des commissaires.



Tout pilote ayant reçu une aide des commissaires ou une aide extérieure ne peut continuer la course et doit rentrer immédiatement au parc pilote.

- ⇒ En aucun cas, les commissaires ne peuvent intervenir avant l'arrêt de la course.

Lorsqu'un camion est immobilisé sur la piste ou sur les bas-côtés et/ou talus, le pilote doit évacuer celui-ci sous la protection des commissaires et doit rejoindre immédiatement l'emplacement qui lui sera indiqué par les commissaires.

2.COULOIR DE CIRCULATION

Ils seront d'une largeur minimum de 4,5 mètres. La circulation se fera en sens unique et au pas. Le stationnement sur ces voies de tout véhicule est interdit et contrôlé.

3.ESSAIS LIBRES ET CHRONOMETRES

L'organisation d'essais libres est obligatoire.

- Le temps total réservé aux essais libres sera réparti entre les classes en fonction du nombre de participants.
- Le déroulement des essais libres s'effectuera selon l'ordre de passage suivant : camion léger puis camion cross puis camion super cross.
- Le nombre de passage est libre pendant le temps attribué à la classe concernée.

NB : Pour être admis aux manches qualificatives, un pilote doit avoir effectué au moins un tour de circuit.

4. ESSAIS CHRONO

Une séance d'essais chronométrés sera organisée le samedi.

- Elle se déroulera sur 4 tours.
- Les essais chronométrés seront obligatoires.

NB : Pour être qualifié, un pilote devra au moins effectuer un tour chronométré. Le classement de la séance d'essais chronométrés définira la grille de départ de la première manche du samedi.



5. WARM-UP

Il pourra être organisé le dimanche matin avant la manche prévue.

6. MANCHES QUALIFICATIVES

Il y aura 4 manches qualificatives par classe.

- ⇒ Une manche pourra être composée de plusieurs séries.
- ⇒ Chaque pilote doit participer à une manche le samedi et au moins une manche le dimanche.

7. FINALES PAR CLASSES

Il y aura 3 finales par classe : finales A, B et C

- Les finales seront alternées pour chaque classe.
- Dans chaque classe, il y aura 3 finales composées chacune de 8 tracteurs pour les C, B et A
Il sera donc procédé à toutes les finales C, puis toutes les finales B, puis toutes les finales A et ce, dans l'ordre des classes léger, cross et super cross.



8.SUPER FINALE (Facultatif)

Il pourra être organisé une super finale qui va opposer les 4 premières places à l'issue de la finale A des cross et les 4 premières places à l'issue de la finale A des super cross.

9. ARRET DE COURSE

S'il s'avère nécessaire d'interrompre la course d'urgence, pour des raisons de sécurité ou à cause d'un faux départ, ceci devrait être fait par le déploiement du drapeau ROUGE sur la ligne de départ/d'arrivée et à tous les postes de commissaires de piste. Cela indiquera que les pilotes doivent immédiatement arrêter de courir et se diriger lentement au lieu indiqué par les commissaires de piste.

Ce drapeau ROUGE ne pourra être présenté :

- Qu'en cas d'accident lorsque l'intégrité du pilote est en cause
- Qu'en cas d'obstruction partielle (+ 60 %) ou totale de la piste
- Qu'en cas d'erreur sur la procédure de départ par les officiels

- ⇒ Tout autre incident sera considéré comme un cas de force majeure.
- ⇒ Toute série arrêtée, au drapeau ROUGE avant son terme devra être recourue dans son intégralité avec grille de départ initiale.

10. POUR INFORMATION

Lors des finales si le nombre de tour effectué est

- Supérieur à 5 tours la finale ne sera pas recourue.
- Compris entre 2 et 4 tours, la finale sera constituée sur le nombre de tours restants.
- Inférieure ou égale à 2 tours la finale sera recourue totalement avec la grille de départ initiale.
- En Finale, les drapeaux noirs à rond orange et les drapeaux noirs ne seront utilisés qu'en cas de danger imminent.
- Dans le cas contraire, seul le drapeau à triangle noir et blanc sera présenté et le concurrent concerné sera mis sous investigation.

11. TOUR ALTERNATIF

Une piste de camion cross peut posséder une variante du parcours principal

Dans ces conditions, il est permis d'organiser des compétitions de camion cross empruntant alternativement le parcours principal et la variante qui peut augmenter ou diminuer le temps de parcours de celui-ci,

- ⇒ L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est **permise** durant les essais libres.
- ⇒ L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est **interdite** durant les essais chronométrés.
- ⇒ Durant chaque manche ou chaque finale qu'il dispute, chaque pilote devra obligatoirement parcourir deux fois la variante de parcours (tour alternatif).

Le pilote choisira librement les tours dans lequel il empruntera la variante de parcours.

Si un pilote se voit présenter le drapeau à damiers alors qu'il n'a pas effectué la totalité des tours prévus par le règlement, il ne sera pas pénalisé s'il n'a pas emprunté la variante de parcours lors des tours qu'il aura effectivement parcourus.

NB : Tout incident entraînant l'obstruction de la variante de parcours (tour alternatif) dès lors que celle-ci doit encore être empruntée par au moins un concurrent, fera l'objet des mêmes mesures qu'une obstruction équivalente du parcours principal.

12. PARC FERME

A l'arrivée des Finales, tous les camions sont, dès le baisser du drapeau, placés sous le régime du parc fermé.

1. SIGNALISATION

- Le drapeau BLANC ne sera utilisé que par les commissaires en cas de demande d'assistance médicale.
 - Le drapeau NOIR ne pourra être utilisé à l'encontre d'un concurrent, sauf pour les cas où ce concurrent représenterait un danger imminent pour la sécurité des autres participants.
 - Le drapeau JAUNE sera présenté à un poste seulement, immédiatement avant l'accident obstacle.
 - Un drapeau Jaune sera présenté pendant **2** tours maximum pour le même incident.
 - Deux drapeaux JAUNE seront agités si l'incident s'est produit sur la trajectoire de course.
Après la présentation du drapeau JAUNE, il est interdit aux pilotes de dépasser avant qu'ils n'aient complètement passé le lieu de l'incident pour lequel le drapeau est présenté.
 - Le drapeau VERT n'est pas utilisé après un drapeau JAUNE
- ⇒ Tout pilote franchissant les limites doit s'arrêter et il ne peut rentrer sur la piste qu'après y avoir été autorisé par un commissaire
- ⇒ Lorsqu'une voiture est immobilisée plus de 10 secondes sur la piste ou sur les bas-côtés et/ou talus, le pilote doit évacuer celle-ci sous la protection des commissaires et doit rejoindre immédiatement l'emplacement qui lui sera indiqué par les commissaires.
- ⇒ Tout pilote ayant reçu une aide des commissaires ou une aide extérieure ne peut continuer la course et doit rentrer immédiatement au parc pilote. En aucun cas, les commissaires ne peuvent intervenir avant l'arrêt de la course

2. COULOIR DE CIRCULATION

Ils seront d'une largeur minimum de 4,5 mètres. La circulation se fera en sens unique et au pas.

Le stationnement sur ces voies de tout véhicule est interdit et sera contrôlé par l'organisateur qui devra faire enlever sans délai, tout véhicule mal stationné.

3. ESSAIS LIBRES

L'organisation d'essais est obligatoire. Les pilotes ne pourront y participer qu'après avoir satisfait aux vérifications Pour être admis aux manches qualificatives, un pilote doit avoir effectué au moins un tour de circuit

4. PROCEDURE DE DEPART

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une fois les voitures en place et immobiles sur la grille de départ ▪ Les cellules sont alors activées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un officiel traverse devant la 1ere rangée de voiture, muni d'un drapeau VERT LEVE, afin de s'assurer que les pilotes sont prêts ▪ Cette action marque le début de la procédure de départ.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Présentation du panneau « 5 secondes » 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ce panneau reste levé. Il doit être présenté depuis le bord de piste (La présentation des panneaux doit se faire depuis le bord de piste)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le départ est alors donné dans un délai aléatoire de 0 à 5 secondes lors de l'allumage du feu VERT 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ce feu VERT reste allumé
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Passé délai de 5 secondes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le directeur de course doit relancer une nouvelle procédure
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des feux ORANGE CLIGNOTANTS seront installés de chaque côté de la piste à une distance de 100m environ après la ligne de départ. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Procédure départ annulée ▪ Il peut y avoir une sirène d'avertissement (Facultatif)

4.1. DETECTION AUTOMATIQUE DE DEPART ANTICIPE

Le système de contrôle de départs anticipés est obligatoire.

Les départs anticipés devront être détectés automatiquement par des baguettes ou cellules placées dans le sol, devant chaque emplacement

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avant l'allumage du feu VERT, si une voiture franchit le rayon vertical de la cellule 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La procédure sera interrompue et le feu VERT ne pourra s'allumer
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les feux ORANGE clignotants s'allumeront automatiquement. Une sirène retentira (facultatif). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'emplacement de la voiture ayant effectué le départ anticipé sera signalé par l'allumage d'un voyant lumineux sur un tableau récapitulatif placé à la vue des pilotes.

5. MANCHES QUALIFICATIVES

Il y aura quatre manches qualificatives de 4 tours regroupant un maximum de 5 voitures.

Au terme des manches qualificatives, un classement intermédiaire sera effectué, en fonction du nombre total de points marqués par chaque pilote dans chaque manche.

Toutes les manches qualificatives seront chronométrées

6.1/2 FINALES ET FINALES

A l'issue des manches qualificatives, les 16 premiers pilotes au classement intermédiaire seront qualifiés pour les 1/2 finales.

- ⇒ Le 1er, 2ème, 3ème et 4ème pilote de chaque 1/2 finale sera qualifié pour la finale.
- ⇒ Chaque 1/2 finale se courra sur 6 tours et regroupera 8 voitures maximum

A l'issue des 1/2 finales, les 4 premiers seront qualifiés en finale

- ⇒ La finale se courra sur 7 tours et regroupera 8 voitures maximum
- Dans chaque Division, le vainqueur de la finale sera proclamé vainqueur de la compétition.
- Les huit premières places du classement final de la compétition correspondront au classement de la finale



7. ARRET DE COURSE

S'il s'avère nécessaire d'interrompre dans l'urgence une série de manche qualificative, une 1/2 finale ou une finale et ce pour un faux départ ou des raisons de sécurité, les concurrents en seront avertis par drapeau rouge et/ou feux rouge sur la ligne de départ/d'arrivée et aux postes des commissaires de piste. Dans ce cas les pilotes doivent immédiatement ralentir et se diriger lentement au lieu indiqué par ces derniers.

Ce drapeau rouge pourra être présenté

- En cas d'accident avec risque corporel
- En cas d'obstruction de piste.
- En cas d'erreur de procédure de départ.
- Au cas où un drapeau d'arrivée serait présenté avant que la voiture de tête n'ait effectuée tous ses tours.

8. POUR INFORMATION

Toute série, 1/2 finale et finale arrêtée au drapeau rouge avant son terme devra être recourue dans son intégralité avec la grille de départ initiale.

- Seul le drapeau à triangle noir et blanc pourra être présenté à un concurrent qui lui indiquera qu'il est mis sous investigation.
- Le pilote responsable d'un départ anticipé sera prévenu par la présentation du drapeau d'avertissement et devra emprunter la variante de parcours deux fois.
- Il devra notamment l'emprunter obligatoirement une première fois au premier tour.
La course sera arrêtée et la procédure recommencée.
- Si ce même pilote récidive dans la même manche, 1/2 finale ou finale, un nouveau départ lui sera refusé et il ne marquera pas de point.
La course sera arrêtée et la procédure recommencée.



9. VARIANTE DE PARCOURS (TOUR ALTERNATIF)

Une piste de Rallycross doit posséder une variante du parcours principal, l'ensemble de ces deux parcours devant satisfaire à tout moment aux Critères d'Approbation des Circuits Tout-Terrain, à la licence de parcours établie par la FFSA et faire l'objet d'une homologation en cours de validité.

Les manœuvres d'entrée et de sortie de la variante de parcours devront être effectuées dans le respect du Règlement.

Tout incident entraînant l'obstruction de la variante de parcours, dès lors que celle-ci doit encore être empruntée par au moins un concurrent, fera l'objet des mêmes mesures qu'une obstruction équivalente du parcours principal.

- Durant les essais l'utilisation de la variante de parcours est permise sans limitation
- Que ce soit en manches qualificatives, demi-finales et finale la variante de parcours doit être empruntée une fois par le pilote qui choisira librement le tour dans lequel il l'empruntera.
- ⇒ Par contre, en cas de pénalité pour départ anticipé, le pilote devra emprunter une fois supplémentaire la variante de parcours et ce, obligatoirement dans le premier tour

10. POUR INFORMATION

10.1. MANCHES QUALIFICATIVES

- ⇒ Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours règlementaire ou de parcours de pénalité dans le 1er tour, sous soumis à pénalités
- ⇒ Toute utilisation non justifiée de la variante de parcours au-delà des cas ci-dessus entrainera la disqualification sans marquer de point

10.2. ½ FINALES ET FINALES

- ⇒ Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours règlementaire seront disqualifiés de la ½ finale ou finale et ne marqueront aucun point.
- ⇒ Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours de pénalité seront disqualifiés de la ½ finale ou finale et ne marqueront pas de point.
- ⇒ Toute utilisation non justifiée de la variante de parcours entrainera la disqualification sans marquer de point

NB : Un Commissaire de piste (licence Chef de poste), sera désigné pour relever le nombre de passages des voitures dans le tour alternatif.

- Une boucle de chronométrage devra également être mise en place sur le parcours du tour alternatif.
- Si un pilote se voit présenter le drapeau à damiers alors qu'il n'a pas effectué la totalité des tours prévus par le règlement, il ne sera pas pénalisé s'il n'a pas emprunté la variante de parcours lors des tours qu'il aura effectivement parcourus.



CE SUJET VOUS INTERESSE OU VOUS PATIONNE ET VOUS SOUHAITEZ EN CONNAITRE PLUS NOUS VOUS INVITONS A CONSULTER :

- ⇒ **LA REGLEMENTATION GENERALE DES EPREUVES SUR CIRCUIT TOUT-TERRAIN (Auto-Cross, Fol'Car...)**
- ⇒ **LES REGLES TECHNIQUES DE DE SECURITE CIRCUITS TOUT-TERRAIN**

Téléchargeable depuis le site : www.ffsa.org

1. LE PARCOURS

Le trial auto 4x4 se déroule sur plusieurs parcours jalonnés appelés « ZONES », d'une longueur maximale de 100 m, pour un franchissement d'obstacles, sans notion de temps, ni de vitesse

2. DEFINITION D'UNE ZONE

Le Trial 4x4 se compose d'une succession de "zones" de franchissement reliées entre elles par des secteurs de liaison.

Chaque "zone", d'une longueur maximale de 100 mètres, est un couloir matérialisé par des banderoles, piquets, arbres ou tous autres supports naturels (fléchage de couleurs différentes).

- Il doit y avoir un minimum de 4 portes par zone, y compris celle d'entrée et de sortie
- La largeur des portes ainsi que le passage entre les obstacles, doivent être de 240cm au minimum et la hauteur des piquets de 120cm au minimum.
- Un même piquet ne peut servir pour deux portes.
- Le départ de chaque zone est délimité par une porte de début de zone

- ⇒ Pour des raisons de sécurité, des banderoles serviront à arrêter le public à 2 mètres minimum aux endroits sans risques.
- ⇒ Aux endroits dangereux, une double banderole sera installée à une distance estimée nécessaire par les commissaires responsables.
- ⇒ Le public ne devra jamais se trouver en contrebas d'un passage en dévers.

En aucun cas les banderoles ne doivent servir à guider les véhicules; elles seront placées au minimum à 2m des portes, excepté à l'entrée et à la sortie de la zone.

Les banderoles seront placées plus loin que les portes d'entrée/sortie ou écartées par rapport à celles-ci (50cm minimum), dans l'axe du piquet, au maximum à 1,50m



3. CHEF DE ZONE - ROLE

- Chaque zone est sous la responsabilité d'un Chef de zone (détenant une licence FFSA de Commissaire de zone Trial).
- Il contrôle l'application du règlement et s'occupe de noter ou de dicter les points sur la feuille de zone et sur les « feuilles concurrents ».
- Sa responsabilité peut s'étendre jusqu'à trois zones en fonction de la configuration du terrain.

4. COMMISSAIRES DE ZONE

Il doit y avoir un minimum d'1 commissaire par zone

Sous le contrôle des commissaires de zone, chaque concurrent effectue à tour de rôle, le franchissement de la zone trial et se voit infliger les points de pénalité correspondants à ses erreurs de conduite, en fonction du barème prévu au règlement.

⇒ **Leur rôle :**

- Participer au comptage des points
- Participer à la remise en état de la zone, même si cela interfère avec leurs activités personnelles, toujours sous peine de disqualification
- Les pilotes présents, qui ne font ni partie de l'équipage précédent, ni suivant, peuvent être désignés par le chef de zone pour comptabiliser les points de l'équipage au départ.
Le chef de zone tentera dans la mesure du possible de choisir des pilotes volontaires
- Chaque participant accepte par sa signature sur le bulletin d'inscription d'être commissaire dans sa classe, sous peine de disqualification si refus.

LES COMMISSAIRES DE ZONES SONT SEULS JUGES POUR ATTRIBUER LES POINTS

En cas de litige, seul le chef de zone prend des décisions, après avoir entendu ses aides ; les décisions finales étant prises par le « Collège des Commissaires » prévue par le club organisateur.

En cas de contestation, le collège des commissaires conjointement avec le responsable de zone, restent seuls habilités à résoudre le différent

POUR LEUR SECURITE, LES COMMISSAIRES ET LE SERVICE DE SECURITE DEVRONT PORTER DES GILETS FLUORESCENTS AFIN DE FACILITER LEUR IDENTIFICATION

4. LES « REGLES DU JEU »

Le départ ne sera donné que :

- Lorsque le commissaire l'aura autorisé
- Lorsque le véhicule aura un moyeu avant à la hauteur de cette porte et que celui-ci soit arrêté

Un moyeu avant une fois engagé, le véhicule ne peut en aucun cas reculer ce moyeu en arrière de cette porte (échec).

Dans une porte d'entrée, la marche arrière est autorisée jusqu'au moyeu avant, même si la deuxième porte a déjà été franchie.

La fin de zone ne sera jugée que lorsque le véhicule aura totalement franchi la dernière porte.

⇒ Une fois la porte de sortie franchie, les points ne comptent plus

▪ Une porte est considérée comme franchie lorsque :	▪ La totalité du véhicule est passée (châssis et carrosserie complète)
	▪ Les deux roues du même côté du véhicule ont franchi l'intérieur de la porte
	▪ Le point 2 n'exclut pas le point 1

⇒ Seuls des piquets plastiques matérialiseront les portes d'entrée et de sortie

Ces piquets seront identifiés de la manière ci-dessous :

Groupe loisir	Couleur NOIR
Groupe Série	Couleur VERT
Groupe Séries améliorées	Couleur JAUNE
Groupe Prototypes	Couleur ROUGE
Groupe Camions	Couleur BLANC

- L'étiquetage doit être posé sur le piquet de droite de la porte dans le sens du franchissement de celle-ci.
- Les piquets touchés plusieurs fois dans le même sens de marche ne seront comptés qu'une fois,
- un piquet écrasé annule un piquet touché dans le même sens de marche.



- Un piquet écrasé ne compte plus pendant toute la durée de l'évolution du véhicule dans la zone

- Une marche arrière est comptée dès que les roues du véhicule tournent en arrière et/ou que le véhicule recule.

NB : A ce stade, les commissaires devront être impartiaux et toujours juger de la même manière.

Les piquets servant au parcours d'une autre classe ne peuvent être comptabilisés.

Toutes les portes devront être franchies dans l'ordre et la première fois en marche avant.

Le franchissement ou le touché de piquet d'une porte autre que dans l'ordre chronologique est considéré comme un échec.

En cas d'échec, le concurrent doit sortir immédiatement de la zone et en aucun cas essayer de terminer la zone.

Sur la demande des pilotes et/ou du Directeur de Course, le collège pourra éventuellement faire modifier la zone concernée.

Les éventuelles modifications de zones devront être faites avant le passage du premier véhicule de toute la classe. (Même pour les classes séparées en plusieurs groupes).



5. APPROBATION DES ZONES

Avant chaque épreuve, une visite de l'ensemble des « zones » devra être effectuée afin de contrôler :

⇒ La sécurité de la zone :

- Son implantation et son tracé qui ne devront pas présenter un caractère dangereux.
- Les banderoles de maintien du public devront être à distance réglementaire et la « double banderole » devra être mise en place si estimé nécessaire.

⇒ La vérification des banderoles de parcours :

- Bien fixées et tendues entre les piquets.
- La vérification de la largeur des portes.

⇒ Cette visite devra être faite par une équipe composée :

- Du Directeur de Course ou de son adjoint.
- De l'organisateur de l'épreuve ou de son représentant.
- Du responsable du traçage des zones.
- Des chefs de zones désignés par l'organisateur

6. MODIFICATION DU PARCOURS

Pour des raisons de force majeure ou de sécurité, les organisateurs ont le droit de supprimer ou de modifier les épreuves de Trial 4x4 sans qu'aucune réclamation ne puisse être produite par les équipages.

Dans le cas de modification ou de suppression, les équipages en seront prévenus aussitôt que possible.

En fonction du terrain et de l'évolution de celui-ci, le directeur de course, sur décision du collègue, pourra modifier l'ordre de passage des groupes dans certaines zones.

Une check-list sera mise à la disposition des concurrents qui pourront y mentionner toutes les observations et suggestions faites à l'occasion de leur participation au Trial 4x4.

7. DEROULEMENT DE L'EPREUVE

- Chaque équipe a la possibilité de reconnaître librement l'implantation des zones de l'épreuve jusqu'à 15 minutes avant le passage du premier concurrent sur ladite zone.
- Toute modification aussi minime soit-elle par un équipage en reconnaissance, est pénalisée par une exclusion.
- Les équipages sont autorisés à prendre des notes pour mémoriser certains points du parcours.
- Une reconnaissance générale des zones est autorisée avant le début de l'épreuve avec tous les équipages, en présence de l'organisateur et de la direction de course.
- Chaque équipage emprunte la zone, le pointage est effectué sur son carnet de bord par un commissaire
- Le déplacement dans l'interzone (Chemin reliant deux zones) se fait obligatoirement en groupe
- Le pilote n'est pas autorisé à quitter son poste de conduite durant la traversée d'une zone.
- Le copilote peut évoluer sur la voiture (Sauf en groupe Loisir), si celle-ci est à carrosserie ouverte et s'il y a en nombre suffisant, des prises de maintien rigides.

8. LES MANCHES

Une manche comportera au minimum 5 zones.

Le directeur de course, avec l'avis du "Collège des Commissaires", pourra à tout moment annuler une zone et/ou modifier le nombre de zones par manche et par classes s'il le juge nécessaire en fonction des conditions.

Les manches sont au minimum de 3 par manifestation, dont seules les 2 meilleures comptent pour le classement.



9. ORDRE DE PASSAGE

Les voitures doivent se présenter dans l'ordre de départ affiché. La première voiture ouvre la première zone, la deuxième voiture ouvre la deuxième zone et ainsi de suite. La première voiture ayant ouvert la première zone passera dernière dans la deuxième zone et ainsi de suite (l'ordre de départ des voitures sera tiré au sort et ce pour chaque jour de la compétition).

10. ACCIDENT ET ABANDONS

En cas d'accident, le devoir de porter secours doit primer sur les ambitions personnelles et sportives.

Le participant est libre d'arrêter la manifestation quand il le désire, mais il est tenu d'en avertir l'organisation en remettant sa fiche de contrôle (sous peine de disqualification) et en aucun cas ne pourra prétendre à un remboursement.

11. UN POINT SUR LES PENALITES

NOMBRE DE POINTS	MOTIFS
0	<ul style="list-style-type: none">▪ Sans faute, arrêt jusqu'à 5 secondes sans pénalité
1	<ul style="list-style-type: none">▪ Arrêt de progression de plus de 5 secondes et de 3 minutes au maximum
2	<ul style="list-style-type: none">▪ Toute marche arrière (Annule l'arrêt de progression)
3	<ul style="list-style-type: none">▪ Piquet touché par l'équipage et/ou une partie du véhicule dans la même manœuvre▪ Piquet déplacé avec son support par une partie du véhicule dans la même manœuvre▪ Contact du copilote avec le sol
5	<ul style="list-style-type: none">▪ Non présentation dans l'ordre des numéros (Sauf casse mécanique constatée)▪ Non présentation dans la porte d'entrée durant l'évolution du véhicule précédent
11	<ul style="list-style-type: none">▪ Piquet écrasé (supprime le piquet touché dans la même manœuvre)
25	<ul style="list-style-type: none">▪ Echec à la zone, après plus de deux marches arrière entre deux portes▪ Aide extérieure▪ Arrêt de progression de plus de 3 minutes▪ Copilote ne réintégrant pas immédiatement le véhicule après une chute▪ Banderole et/ou support touché par l'équipage ou partie du véhicule▪ Casse mécanique durant l'évolution dans une zone▪ Pénétrer ou toucher une porte autre que celle à franchir
40	<ul style="list-style-type: none">▪ Refus de franchir une zone dans sa totalité ou simulation d'échec
60	<ul style="list-style-type: none">▪ Insultes aux commissaires ou officiels (Demande de sanction possible auprès de la FFSA)▪ Aménagement volontaire d'une zone par le pilote et/ou le coéquipier▪ Carton de pointage falsifié

⇒ Les commissaires annoncent les points à haute voix, au fur et à mesure des erreurs du concurrent, de manière à ce que celui-ci les entende (surtout lorsqu'il s'agit du dernier essai).

NB : Un participant ayant franchi la zone complète sans échec ne peut totaliser plus de 25 points, augmentés éventuellement des 5 points de pénalités attribués dans le cas du non-respect de la présentation aux entrées de zones dans l'ordre des numéros, soit 30 points au total.

10. LE PARC FERME

Les épreuves de trial 4x4 ne comportent pas de parc fermé, les différents parcs d'attente et de rassemblement sont des parcs ouverts

NB : La zone bivouac est également considérée comme un parc ouvert

Dès qu'une manche est terminée, chaque concurrent doit rejoindre la zone de "parc ouvert » et n'en plus bouger avec son véhicule jusqu'au départ de la manche suivante (sauf en cas de casse mécanique reconnue, ou pour une intervention mécanique à l'extérieur, dans ce cas, le déplacement doit-être validé par un membre du Collège.



⇒ **J'espère que ces quelques propos vous donnerons envie de découvrir plus avant, cette discipline**



CE SUJET VOUS INTERESSE OU VOUS PASSIONNE ET VOUS SOUHAITEZ EN CONNAITRE PLUS NOUS VOUS INVITONS A CONSULTER :

⇒ **LE REGLEMENT STANDARD TRIAL 4x4**

⇒ **LES REGLES TECHNIQUES DE DE SECURITE CIRCUITS TOUT-TERRAIN & TRIAL 4x4**

Téléchargeable depuis le site : www.ffsa.org

Ou contactez Mr Jean-Paul BERERD - jean-paul.bererd@orange.fr - référent dans la discipline