

MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE

CHAPITRE 3 : CIRCUIT TOUT-TERRAIN TRIAL 4x4

CIRCUIT TOUT-TERRAIN

UN PEU DE VOCABULAIRE	Page 3
RAPPEL DE 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 14
TRIAL 4x4	Page 18



UN PEU DE 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 asphaltés. 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.

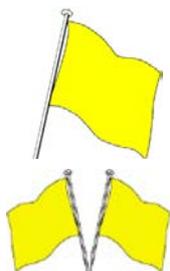
TOUR ALTERNATIF : Une piste de Rallycross doit posséder une variante du parcours principal.

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.



1. RAPPEL DE LA SIGNALISATION



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 :

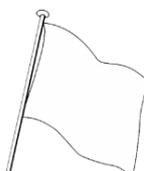
- ✓ Réduisez considérablement votre vitesse, ne doublez pas. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter. Un incident s'est produit sur la trajectoire de course
- ✓ Dans les 2 cas, tout dépassement est formellement interdit avant que les pilotes n'aient complètement passé le lieu de l'incident 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.



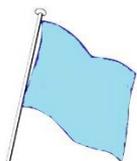
DRAPEAU BLANC

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 une voiture plus rapide qui s'apprête à vous doubler.

Manche : Vous allez être doublé par une voiture ayant au moins un tour d'avance. Laissez-la 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 voitures réduisent immédiatement leur vitesse et se dirigent lentement vers le lieu indiqué par les commissaires

Manches : Les voitures 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 voiture évoluant 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

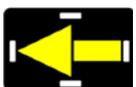
- ✓ Il constitue un avertissement indiquant au pilote concerné qu'il a été signalé pour conduite soumise à investigations
- ✓ Il peut être délégué dans certains postes commissaire, mais présenté **QUE** sur ordre de la D.C.



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



2. 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



3.REGLES COMMUNES – CIRCUIT TOUT-TERRAIN

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 peuvent 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. 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.

2. COURSES

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

3. MANCHES QUALIFICATIVES

Il y a 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.

A l'issue des manches qualificatives, un classement général sera effectué par addition des points des deux meilleurs résultats de chaque pilote. Pour être qualifié, un pilote doit être partant à au moins une manche qualificative.

⇒ Par partant, il est entendu : Prendre le départ de la manche en se plaçant sur la ligne de départ par ses propres moyens, sans avoir été poussé, moteur en marche.

La course sera arrêtée après l'arrivée du premier et tous les pilotes franchissant la ligne d'arrivée recevront ensuite le signal d'arrivée.

Après avoir reçu ce signal, les pilotes devront ralentir progressivement, ne pas doubler le pilote qui les précède et rejoindre le parc à allure réduite.

Il est interdit de s'arrêter entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc.

4. ½ FINALES ET 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).

Les 30 premiers pilotes prendront part aux ½ finales. Les pilotes classés 1er, 3ème, 5ème etc. prendront part à la 1ère ½ finale et ceux classés 2ème, 4ème, 6ème etc. prendront part à la 2ème ½ finale.

NB : Un tour de reconnaissance pour les Junior Sprint devra obligatoirement être organisé avant la finale



5. 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.

⇒ Lors de 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. PROCEDURES DE DEPART AUX FEUX

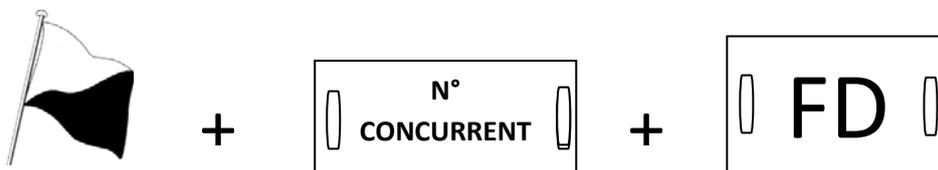
<ul style="list-style-type: none">• Une fois les voitures en place et immobiles sur la grille de départ• Les cellules sont alors activées	<ul style="list-style-type: none">• Un officiel traverse devant la 1ere rangée de voiture, muni d'un drapeau VERT LEVE, afin de s'assurer que les pilotes sont prêts• 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

7. 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 n'est pas arrêtée.



8. 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 collègue 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.

1.ESSAIS LIBRES

Il y a deux groupes :

- Le groupe A avec les pilotes 1
- 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.

2.ESSAIS CHRONOMETRES

Il y a deux groupes,

- Un groupe A avec les pilotes 1
- Un groupe B avec les pilotes 2.

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

3. 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



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.

Lorsque les grilles de départ sont tirées au sort, les grilles des pilotes 1 sont celles du tirage au sort et celles du pilote 2 sont inversées (Le 1er devenant dernier, etc.).

Pour la 2ème manche qualificative, la grille de départ des manches A et B, sera faite par panachage selon le classement de la 1ère manche qualificative qui s'obtient par addition des points du pilote 1 et des points du pilote 2.

Les ex aequo sont départagés par le classement de la manche qualificative 1.

Le classement dans les manches qualificatives est fait en attribuant 15 points au 1er, 14 points au 2ème et ainsi de suite.

A ce nombre de points vient s'ajouter un nombre de points égal au nombre de tours entiers réalisés par le pilote.

Un classement général est fait après les manches qualificatives, en additionnant les points des deux pilotes dans les deux manches

4. 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



5. 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.

6. 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.



1. ESSAIS LIBRES ET CHRONOMETRES

L'organisation d'essais libres est obligatoire.

Le déroulement des essais libres s'effectuera selon l'ordre de passage suivant :

- Camion léger,
- Camion standard,
- Camion cross,
- Camion super cross.

Il est recommandé de prévoir une file pour les doubles engagements de manière à pouvoir faire équitablement les essais libres.

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

Le collège des commissaires sportifs pourra qualifier un pilote n'ayant pas fait un seul tour si ce pilote présente l'expérience nécessaire et dans la mesure où il reste des places pour les manches qualificatives.

2. LES MANCHES

Le Tour Alternatif - Définition

Une piste de camion cross peut 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.

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, conformément aux dispositions qui suivent.

Essais Libres

L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est permise durant les essais libres.

Essais Chronométrés

L'utilisation de la variante du parcours (tour alternatif) est interdite durant les essais chronométrés.

Manches Qualificatives & Finales

Durant chaque manche ou chaque finale qu'il dispute, chaque pilote doit obligatoirement parcourir deux fois la variante de parcours (tour alternatif).

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

Les manœuvres d'entrée et de sortie de la variante de parcours doivent être effectuées dans le respect des droits et devoirs du pilote.

Deuxième manche qualificative classe Léger, Cross, Super cross

Les grilles de départ sont définies à partir des résultats de la première manche courue

Troisième manche qualificative classe Léger, Cross, Super cross

Les grilles de départ sont définies à partir des temps de la deuxième manche, par panachage avec ceux de la manche Bonus.

En cas d'ex aequo à l'issue de la deuxième manche, le départage se fera en fonction du classement des essais chronos.

Quatrième manche qualificatives Classe Léger, Cross, Super Cross

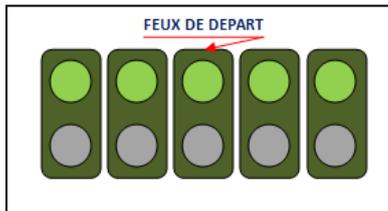
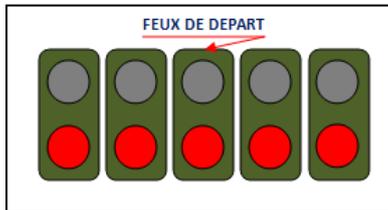
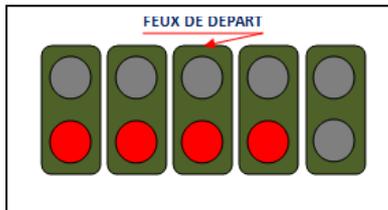
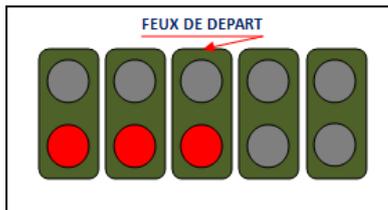
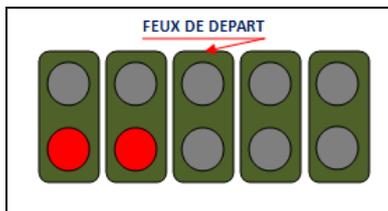
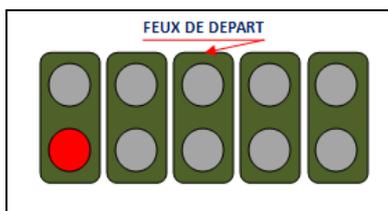
Les grilles de départ sont réalisées avec le classement inverse de la manche précédente, uniquement pour les deux premières lignes.

Les places sur la grille de départ sont décalées de 6 à 8 mètres par rapport au camion précédent.

Les pilotes n'ayant pas participé à une des trois manches se voient attribuer pour ladite manche, un nombre de points correspondant au moins bien classé de cette manche augmenté d'un point par tour requis.

4. PROCEDURE DE DEPART

<ul style="list-style-type: none"> • Une fois les camions 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 camions, 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
<ul style="list-style-type: none"> • Une fois le panneau "5 secondes" retiré 	<ul style="list-style-type: none"> • Le départ est donné dans un délai aléatoire de 2,5 / 3,5 secondes, lors de l'allumage du feu VERT qui reste allumé
<ul style="list-style-type: none"> • Si système de feux, le départ devra matérialiser les 5 secondes par l'allumage de 1 à 5 feux ROUGE qui resteront allumés et une fois le processus fini l'allumage du feu VERT s'effectuera 	<ul style="list-style-type: none"> • Ce procédé annule la présentation du drapeau VERT devant la première rangée de véhicule



TOUS LES CAMIONS SONT EN PLACE SUR LA GRILLE
Le feu **ROUGE** de la 1ere colonne est allumé pour indiquer le signal des **5"**

4"
Le feu **ROUGE** de la 2eme colonne est allumé

3"
Le feu **ROUGE** de la 3eme colonne est allumé

2"
Le feu **ROUGE** de la 4eme colonne est allumé

1"
Le feu **ROUGE** de la 5eme colonne est allumé

DEPART - Après un délai programmé compris entre **2,5 & 3,5"**, le départ de la course sera donné à l'extinction de tous les feux **ROUGE** et l'allumage des feux **VERT**

5. FINALES / CLASSE

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

Les finales sont alternées pour chaque classe.

Il est donc procédé à toutes les finales B, puis toutes les finales A, et ce, dans l'ordre des classes léger, camion cross et super camion cross.

Dans chaque classe, il y a **3 finales** composées chacune de 8 tracteurs pour les C, B et la A.

Le classement des pilotes s'effectue par addition des points obtenus dans les manches qualificatives **1, 2, 3 et 4**.

En cas d'ex æquo, le classement sera obtenu en tenant compte du classement des essais chronos.

6. 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 doit 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 indique que les pilotes doivent immédiatement arrêter de courir et se diriger lentement au lieu indiqué par les commissaires de piste.

⇒ Ce drapeau ROUGE ne peut 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.

7. PARC FERME

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

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

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



8. POUR INFORMATION

Tout autre incident est 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.

- Toute série arrêtée, au drapeau ROUGE avant son terme devra être recourue dans son intégralité avec grille de départ initiale.

- Lors des finales si le nombre de tour effectué est supérieur à **5 tours** la finale ne sera pas recourue.

- Si elle est comprise entre **2 et 4 tours** la finale sera constituée sur le nombre de tours restants. La grille de départ étant celle du classement au tour précédent.

- Si elle est inférieure ou égale à **2 tours**, la finale sera recourue totalement avec la grille de départ initiale.

⇒ Lors des Finales, les drapeaux **NOIRS A ROND ORANGE** et les drapeaux NOIRS (Toujours accompagnés du n° du concurrent ne seront utilisés qu'en cas de danger imminent;

⇒ Dans le cas contraire, seul le drapeau à **TRIANGLE A NOIR ET BLANC** sera présenté et le concurrent concerné sera mis sous investigation



1. ESSAIS

L'organisation d'essais est obligatoire.

Les pilotes ne pourront y participer qu'après avoir satisfait aux vérifications organisées par le Directeur de Course. Chaque série sera arrêtée au 4ème passage du 1er sur la ligne d'arrivée (3 tours). Les temps pourront être pris tour par tour et ils seront communiqués.

Chaque série sera constituée au maximum de 8 voitures pour les pistes de moins de 1000 mètres et 10 voitures pour les pistes de 1000 mètres et plus.

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

Toutefois, Le collège des commissaires sportifs pourra qualifier un pilote n'ayant pas fait un seul tour si ce pilote présente l'expérience nécessaire et dans la mesure où il reste des places pour les manches qualificatives

2. COURSE

Ordre de passage obligatoire en manches qualificatives, 1/2 finales et Finales :

- Div. 4, Div. 3, Formule de Promotion, Super 1600, SuperCars

3. GRILLES DE DEPART

La zone de grille de départ doit être revêtue (asphalte, ciment, etc.). Elle comporte 5 couloirs de 2,5 mètres à 3 mètres de large.

Les couloirs extérieurs sont longés par une zone (revêtue ou non) de 0,5 à 1 mètre.

La largeur de la piste entre le départ et le 1er virage est égale à la largeur totale des couloirs de départ et des zones qui longent ces couloirs.

L'intervalle entre chaque ligne sera de 6 à 8 mètres. Il y a 3 lignes de départ.

Une zone de décrassage des pneus est délimitée par deux lignes rouges séparées de 10 à 15 mètres.

Un seul décrassage de pneus est autorisé. Aucune marche n'arrière, ni franchissement de la 2ème ligne rouge ne sont autorisés le non-respect sera sanctionné par 5 secondes de pénalité.

La 2ème ligne rouge marque la limite à ne pas dépasser pour les mécaniciens ou les membres de l'équipe.

Les concurrents doivent respecter les couloirs de départ qui seront tracés sur le sol sur une longueur de 30 mètres à partir de la ligne de départ. Les lignes devront être très visibles (repeintes, si besoin).

Tout franchissement d'une ligne d'un couloir sera pénalisé.



4. MANCHES QUALIFICATIVES

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

(A titre exceptionnel le collège pourra **modifier le nombre de tour, sur proposition du Directeur de Course.**)

5.1ère manche

L'ordre de départ ainsi que la position dans chaque série est déterminés par un tirage au sort.

- Ceci, en présence d'au moins un commissaire sportif et d'un représentant des pilotes.
- Dans la 1ère manche, les cinq premiers pilotes désignés par tirage au sort prendront part à la dernière série, les cinq suivants à l'avant-dernière série et ainsi de suite.
- À partir de la 2ème manche, les grilles de départ seront établies comme ci-dessus, mais sur la base des résultats de la manche précédente au lieu du tirage au sort. Les cinq premiers pilotes prenant part à la dernière série, les cinq suivants à l'avant-dernière série et ainsi de suite.

Si pour les premières séries, le nombre de voitures restantes est compris entre 6 et 9, il y aura deux séries, réparties comme suit :

- 9 voitures :

Les quatre dernières (ou désignées comme tel par tirage au sort) dans la première série, les cinq suivantes dans la deuxième série ;

- 8 voitures :

Les quatre dernières (ou désignées comme tel par tirage au sort) dans la première série, les quatre suivantes dans la deuxième série ;

- 7 voitures :

Les trois dernières (ou désignées comme tel par tirage au sort) dans la première série, les quatre suivantes dans la deuxième série ;

- 6 voitures :

Les trois dernières (ou désignées comme tel par tirage au sort) dans la première série, les trois suivantes dans la deuxième série.

Si lors des 2 premières séries il n'y a que 5 voitures présentes, ces deux séries se compléteront et ne feront plus qu'une seule série.

6. 2ème, 3ème et 4ème manche

L'ordre de départ ainsi que la position dans chaque série seront déterminés en fonction du classement dans la manche précédente.



⇒ Le pilote le mieux qualifié pourra choisir sa place sur la grille de départ et ainsi de suite pour le deuxième, le troisième, etc.

⇒ La grille de départ de chaque série devra être organisée sur les mêmes bases, en débutant par les pilotes les moins bien classés. Chaque série devra comprendre au minimum 5 voitures, sauf les deux premières séries.

⇒ **Toutes les manches qualificatives sont chronométrées**

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

Chaque pilote devra avoir été classé à au moins deux manches qualificatives pour figurer dans ce classement.

En cas d'ex-aequo, entre deux ou plusieurs pilotes, ils seront départagés en fonction de leur classement dans la 4ème manche.

Après chaque manche qualificative un point position dans chaque catégorie reprenant le classement cumulé de la ou des manche(s) couru(es) sera effectué et diffusé.

7. 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.
- Il n'y aura de 1/2 finales que si 6 (six) voitures au moins sont en mesure de prendre le départ (3 voitures minimum par 1/2 finale).
- A défaut de 1/2 finales, les 5 (cinq) premiers pilotes au classement intermédiaire seront qualifiés directement en Finale.

Chaque 1/2 finale se courra sur 6 tours et regroupera 8 voitures maximum, lesquelles partiront sur 3 lignes (3 ; 2 ; 3).

- Les pilotes figurant aux 1ère, 3ème, 5ème, 7ème, 9ème, 11ème, 13ème et 15ème places du classement intermédiaire participeront à la 1/2 finale A.
- Les pilotes figurant aux 2ème, 4ème, 6ème, 8ème, 10ème, 12ème, 14ème et 16ème places du classement intermédiaire participeront à la 1/2 finale B.
- Les ½ finales B et A seront organisées par catégories selon l'ordre de passage obligatoire.
- Les ½ finales B se courront en premier suivies des ½ finales A.

NB : Si un pilote est dans l'impossibilité de prendre le départ de sa 1/2 finale (c'est à dire si sa voiture est incapable de rejoindre la grille de départ par la force de son moteur), il sera remplacé par le premier pilote non-qualifié (le pilote le mieux classé au classement intermédiaire qui n'ait pas déjà été appelé en 1/2 finale).

⇒ Ce(s) remplaçant(s) occupera (occuperont) la (les) dernière(s) position(s) sur la grille de départ, les autres pilotes avançant sur la grille pour occuper la (les) place(s) laissée(s) vacante(s) par le(s) non partant(s).

La finale se courra sur 7 tours et regroupera 8 voitures maximum, lesquelles partiront sur 3 lignes (3 ; 2 ; 3).

A l'issue des ½ finales, les deux pilotes vainqueurs de celles-ci auront prioritairement le choix de leur place sur la grille de la finale, départagés par leur classement intermédiaire.

La même procédure s'appliquera entre les deux seconds des ½ finales, puis les deux troisièmes, etc...

Si un pilote est dans l'impossibilité de prendre le départ de la Finale (c'est à dire si sa voiture est incapable de rejoindre la grille de départ par la force de son moteur), il sera remplacé par le premier pilote non-qualifié (le pilote 1/2 finaliste avec le plus grand nombre de points qui n'ait pas déjà été appelé en finale).

Ce(s) remplaçant(s) occupera (occuperont) la (les) dernière(s) position(s) sur la grille de départ, les autres pilotes avançant sur la grille pour occuper la (les) place(s) laissée(s) vacante(s) par le(s) non-partant(s).

- ⇒ 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.

8. ARRET DE COURSE

S'il s'avère nécessaire d'interrompre dans l'urgence une série de manche qualificative, une ½ 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 le poste, ce drapeau ne devrait être présenté **QUE** par le chef de poste, ou par celui faisant office de chef de poste

- ⇒ **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'arrivé serait présenté avant que la voiture de tête n'ait effectué tous ses tours.

Les pilotes jugés responsables d'une obstruction ou tout autre incident nécessitant un arrêt de course se verront refuser le nouveau départ **et déclassés** par le D.C., voire exclu si le collègue l'exige.

- Toute série, ½ finale et finale arrêtée au drapeau rouge avant son terme devra être recourue dans son intégralité avec la grille de départ initiale.
- Les nouveaux départs ne sont donnés qu'aux seuls pilotes initialement présents dans la série, ½ finale et finale arrêtée et ils reprendront leur emplacement d'origine.
- **Les pilotes** qui ne **pourraient** pas repartir par **leurs** propres moyens se **verront** refuser le nouveau départ **et seront classés en fonction de leur ordre de départ.**

Concernant les ½ finales, sur décision du directeur de course, tout pilote jugé responsable de l'arrêt de course et tout pilote ne pouvant repartir par ses propres moyens sera classé dernier de sa ½ finale, voire exclu si le collègue l'exige.

En ½ finale et finale 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.

9. PROCEDURE DE DEPART

<ul style="list-style-type: none"> • Une fois les voitures en place et immobiles sur la grille de départ 	<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"> • Les cellules sont alors activées 	
<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)

NB : Le départ ne peut être donné que si les voitures sont rigoureusement immobiles.

- ⇒ **Est considéré, départ anticipé lorsqu'un pilote franchit la ligne de départ avant l'allumage du feu vert.**

- ⇒ Tout pilote, une fois placé sur la grille de départ ne devra ni avancer, ni reculer avant l'allumage du feu vert.

Pour les manches qualificatives, ½ finales et finales (Pour information)

- Un 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, ½ finale ou finale, il sera exclu de celle-ci et ne marquera pas de point.
- La course sera arrêtée et la procédure recommencée.
- Si un autre pilote fait un faux départ, il sera pénalisé comme prévu

10. VARIANTE DE PARCOURS

DEFINITION

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.

11. A PROPOS DE L'OBLIGATION D'EMPRUNTER LA VARIANTE DE PARCOURS.

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.

⇒ **Durant les essais l'utilisation de la variante de parcours est permise sans limitation.**

MANCHES QUALIFICATIVES

- Les pilotes n'empruntant pas la variante de parcours règlementaire : 30 secondes de pénalité.
- Les pilotes n'empruntant pas la variante de parcours de pénalité dans le 1er tour : 30 secondes
- Toute utilisation non justifiée de la variante de parcours au-delà des cas ci-dessus entrainera l'exclusion sans marquer de point

12. ½ FINALES ET FINALES

- Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours règlementaire seront exclus de la ½ finale ou finale et ne marqueront aucun point.
- Les pilotes qui n'empruntent pas la variante de parcours de pénalité seront exclus 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 pilote se voyant présenter le drapeau à damiers alors qu'il n'a pas effectué la totalité des tours prévus par le règlement, ne sera pas pénalisé s'il n'a pas emprunté la variante de parcours lors des tours qu'il aura effectivement parcourus.

⇒ **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**



LE SUJET VOUS INTERESSE OU VOUS PASSIONNE ET VOUS DESIREZ EN APPRENDRE PLUS, NOUS VOUS INVITONS A LIRE :

- ✓ LE REGLEMENT STANDARD DES CIRCUITS « TOUT-TERRAINS »,
- ✓ LES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE CIRCUITS TOUT-TERRAINS

TELECHARGEABLE 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. LE COMMISSAIRE DE ZONE TRIAL – SON RÔLE

Chaque zone est placée sous la responsabilité d'un chef de zone, titulaire d'une licence de commissaire de zone trial FFSA.

Il contrôle l'application du règlement et note les points de pénalité sur une feuille prévue à cet effet :

- La feuille de zone
- Les feuilles « concurrents »

3. COMMISSAIRE

Les participants acceptent par leur signature sur le bulletin d'inscription, d'assurer le rôle de commissaire dans sa classe, sous peine de disqualification en cas de refus.

Les pilotes présents ne faisant pas partie de l'équipage précédent, ni suivant, sont susceptibles d'être désignés par le chef de zone pour comptabiliser les points de l'équipage au départ.

Ces mêmes pilotes désignés par le chef de poste sont contraints de participer :

- Au comptage des points
- A la remise en état de la zone, même si cela interfère avec leurs activités personnelles, toujours sous peine de disqualification

Bien entendu, le chef de zone tentera dans la mesure du possible, de choisir des pilotes volontaires

4. ROLE DU COMMISSAIRE DE 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.

⇒ Les commissaires de zones sont **SEULS** Juges pour attribuer les points.



⇒ En cas de contestation, le collège des commissaires conjointement avec le responsable de zone, sont les seuls habilités à résoudre le différend

Si litige, le chef de zone, **SEUL**, prend les décisions, après concertation avec ses aides.

Les décisions finales sont prises par le collège des commissaires, prévu par le club organisateur



**LES COMMISSAIRES DE ZONE DOIVENT SE MONTRER IMPARTIAUX
ET S'ASTREINDRE A TOUJOURS JUGER DE LA MEME MANIERE**

⇒ **PAR MESURE DE SECURITE, LES COMMISSAIRES PORTENT DES GILETS FLUORESCENTS
DISTINCTIFS, AFIN DE FACILITER LEUR IDENTIFICATION**

5. DEFINITION D'UNE ZONE

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). Elles sont reliées entre elles par des secteurs de liaison

- ⇒ Pour des raisons manifestes de sécurité, des banderoles serviront à stopper le public à 2 mètres pour les endroits sans risque
- ⇒ Par contre, aux endroits dangereux une double banderole est installée à une distance estimée nécessaire par les commissaires responsables.
- ⇒ Il est évident que le public ne devra jamais se trouver en contrebas d'un passage en devers.

6. LES PORTES



- Les portes d'entrée et de sortie matérialisées chacune par deux piquets sont aménagées sur le périmètre de la zone et permettent l'accès et l'évacuation des véhicules. Ces portes sont clairement identifiées
- A l'intérieur d'une zone, trois parcours pourront être tracés pour différencier les catégories de véhicules
- Il doit y avoir un minimum de 4 portes /zone, y compris celle d'entrée et de sortie.
- La largeur des portes ainsi que le passage entre les obstacles doit être de 0,240m au minimum et la hauteur des piquets de 0,120 m au minimum. Un même piquet ne peut servir pour deux portes

- Elles ne doivent en tout état de cause, être franchies une seule fois, dans l'ordre croissant des numéros (si numérotation) et la première fois en marche avant.
- L'étiquetage est posé sur le piquet droit dans le sens de franchissement de celle-ci
- Les portes placées en devers doivent tenir compte de l'inclinaison du terrain, le piquet inférieur est obligatoirement perpendiculaire à la pente du terrain

Groupe Loisir	Etiquetage NOIR
Groupe Série	Etiquetage VERT
Groupe Série Améliorée	Etiquetage JAUNE
Groupe Prototype	Etiquetage ROUGE
Groupe Camion	Etiquetage Blanc



7. LES « REGLES DU JEU »

Le départ de chaque zone est délimité par une porte de début de zone.
Il est **OBLIGATOIRE** d'emprunter le parcours correspondant à sa catégorie

Le départ est donné que :	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lorsque le commissaire l'aura autorisé ✓ Lorsque le véhicule est arrêté, un moyeu avant dans l'axe matérialisé par les 2 piquets de la porte d'entrée
Un moyeu avant une fois engagé :	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Le véhicule ne peut en aucun cas reculer ce moyeu en arrière de cette porte (Echec)
Dans une porte d'entrée :	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La marche arrière est autorisée, jusqu'au moyeu avant, même si la deuxième porte a déjà été franchie
Une porte est considérée franchie	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lorsque l'aplomb hors tout de l'arrière du véhicule a franchi l'axe matérialisé par les deux piquets de la porte de sortie ✓ Les deux roues du même côté du véhicule ont franchi l'intérieur de la porte (Le deuxième point n'exclut pas le premier point)
Une fois, la porte de sortie franchie :	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Les points ne comptent plus
Fin de zone :	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Elle est jugée que lorsque le véhicule a franchi en totalité la dernière porte

Tentons d'en apprendre plus ...

- ⇒ Les piquets touchés plusieurs fois dans la même manœuvre ne sont comptés qu'une fois
- ⇒ Un piquet écrasé annule un piquet touché dans la même manœuvre



UN PIQUET ECRASE NE COMPTE PLUS DURANT TOUTE LA DUREE DE L'EVOLUTION DU VEHICULE DANS LA ZONE

- ⇒ Une marche arrière est comptée dès que les roues du véhicule tourne en arrière et/ou que l'auto recule
- ⇒ Les piquets servant au parcours d'une autre classe ne sont pas comptabilisés

8. 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)

NB : Le véhicule suivant le concurrent en évolution doit impérativement être présent à la porte d'entrée avant même que véhicule qui évolue dans la zone n'en soit sorti

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

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

9. APPROBATION DES ZONES

Avant chaque épreuve, une visite des zones est effectuée afin de contrôler :

- **Sécurité de la zone :**
 - Son implantation et son tracé ne doivent pas présenter un caractère dangereux
 - Les banderoles de maintien du public doivent se trouver à distance réglementaire.
 - Une double banderole est mise en place aux endroits estimés dangereux
- **Vérification des banderoles de parcours**
 - Bien fixées et tendues entre les piquets
 - Contrôle de la largeur des portes
- **Cette visite préalable doit être effectuée par une équipe composée :**
 - Du directeur de course
 - De l'organisateur
 - Du responsable du traçage des zones
 - Des chefs de zones désignés par l'organisateur



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

11. MANCHES

Les manches sont au minimum de 3 par manifestation. Seules les 2 meilleures comptent pour le classement
Une manche comporte au minimum 5 zones

NB : Le directeur de course avec l'avis du « collège des commissaires » peut à tout moment annuler et/ou modifier le nombre de zones par manches et par classes, s'il le juge nécessaire, en fonction des conditions

12. 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.

- Le copilote doit se trouver à bord de l'auto à l'entrée et à la sortie de zone, durant toute la durée de l'épreuve
- Le copilote fait partie intégrante de l'équipage et doit passer au même titre que le véhicule, entre les piquets des portes
- Le copilote a le droit de descendre de la voiture pendant le déroulement d'une zone (Voir pénalisations), sauf en groupe Loisir, mais l'auto doit entrer et terminer la zone
- En groupe Loisir, pilote et copilote doivent être obligatoirement sanglés dans la voiture durant toute la traversée des zones, sous peine de se trouver en « échec » (Voir pénalisations)
- Bien entendu, pendant le franchissement de la zone, l'auto ne doit pas être guidée ou aidée par le public ou un autre équipage sous peine de se trouver, également, en « échec »

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



LE SUJET VOUS INTERESSE OU VOUS PASSIONNE ET VOUS DESIREZ EN APPRENDRE PLUS, NOUS VOUS INVITONS A LIRE :

- ✓ **LE REGLEMENT STANDARD TRIAL 4X4,**
- ✓ **LES REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE « CIRCUIT TOUT-TERRAIN & TRIAL 4x4 »**

TELECHARGEABLE DEPUIS LE SITE : www.ffsa.org