REGLEMENT STANDARD
TRIAL 4X4

ARTICLE 1. ORGANISATION

ARTICLE 2. PRESCRIPTIONS GENERALES

ARTICLE 3. COMMISSAIRE DE ZONE TRIAL, COMMISSAIRE, BENEVOLES.

ARTICLE 4. VOITURES ADMISES

ARTICLE 6. SECURITE DES VEHICULES

6-1. Arceau

6-2. Réservoirs

6-3. Canalisations

6-4. Batterie

6-5. Coupe Circuit

6-6. Filtre à air

6-7. Carrosserie

6-8. Crochet de remorquage

6-9. Sièges

6-10. Ceintures

ARTICLE 7. SECURITE DES EQUIPAGES

7-1. Casques

7-2. Habillement

7-3. Pendant la manifestation

ARTICLE 8. IDENTIFICATION

ARTICLE 9. PUBLICITE

ARTICLE 10. ASSURANCE

ARTICLE 11. DOPAGE

ARTICLE 12. ENGAGEMENTS

ARTICLE 13. LICENCES

ARTICLE 14. VERIFICATIONS

ARTICLE 16. CARNET DE POINTAGE

ARTICLE 17. DEROULEMENT DU TRIAL 4X4

ARTICLE 18. PENALISATIONS

ARTICLE 19. MODIFICATION DU PARCOURS

ARTICLE 20. CLASSEMENT

ARTICLE 21. DISTRIBUTION DES PRIX

ARTICLE 22. RECLAMATIONS

ARTICLE 23. APPLICATION DU REGLEMENT

ARTICLE 1. ORGANISATION

L'Association Sportive organisatrice, le nom et la date du Trial 4x4 sont mentionnés dans le règlement particulier de l'épreuve qui complète le présent règlement standard.

ARTICLE 2. PRESCRIPTIONS GENERALES

Le Trial 4x4 est organisé conformément aux prescriptions du Code Sportif International de la FIA, aux règlements généraux de la FFSA et au présent règlement, auxquels tous les équipages s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription.

Les Organisateurs s'engagent à respecter l'ensemble de la réglementation applicable à l'événement prévu et notamment le titre 1er des prescriptions générales édictées par la FFSA.

Le Trial 4x4 est une épreuve régionale ou nationale avec participation étrangère autorisée réservée aux voitures quatre ou six roues motrices, aménagées pour ce genre d'épreuves se déroulant exclusivement sur des parcours non revêtus, et choisis pour leurs difficultés de franchissement. Le groupe Loisir évoluera dans les parcours "Loisir", le groupe Série dans les parcours "Série", les groupes Série Améliorée ***dans les parcours « Série Améliorée »*** et Prototype dans les parcours "***Prototype***".

Dans le cas où l'épreuve traverse ou emprunte toutes routes ou chemins ouverts à la circulation, l'article 4.6 de la réglementation Générale des Rallyes devra être appliquée.

Par le seul fait de son engagement, le concurrent reconnaît le "Collège des Commissaires" composé d'un licencié Directeur de Course Route ou Directeur de Course Trial 4x4, d'un, voire 2 Commissaires FFSA non-officiels de l'épreuve, Sportif de préférence, du Président du Club organisateur, et à défaut d'un ou deux pilotes tirés au sort en dehors de la classe concernée - comme seul juge aux différents litiges pouvant survenir lors de la manifestation et accepte de se soumettre à ses décisions ainsi qu'aux articles du présent règlement. Le collège sera composé au minimum de trois personnes et toujours en nombre impair.

L'organisateur se réserve le droit d'annuler la manifestation en cas de force majeure ou si le nombre de participants est insuffisant.

ARTICLE 3. COMMISSAIRE DE ZONE TRIAL, COMMISSAIRE, BENEVOLES.

Responsable de zone

Chaque zone est sous la responsabilité d'un ***Responsable*** de zone (détenant une licence FFSA de ***Responsable*** 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 des concurrents. Sa responsabilité peut s'étendre jusqu'à trois zones en fonction de la configuration du terrain.

Les pilotes présents, qui ne font ni partie de l'équipage précédent, ni suivant, peuvent être désignés par le ***Responsable*** de zone pour comptabiliser les points de l'équipage au départ.

Le ***Responsable*** 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.

En cas de litige, seul le ***Responsable*** 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.

Seuls les commissaires techniques, sous la responsabilité du Directeur de course, sont habilités à effectuer tout contrôle pendant la durée de la manifestation.

ARTICLE 4. VOITURES ADMISES

Le Trial 4x4 est ouvert aux voitures 4 ou 6 roues motrices définies dans chacun des groupes suivants, à l'exclusion de :

- Véhicules à roues jumelées ou chenillées
- Quads
- Kart-cross
- Véhicules agricoles ou de chantiers
- Véhicules à roues munies de chaines ou de pneus cloutés
- Véhicules motorisés au gaz

Le collège des commissaires sportifs, à la demande de l'organisateur ou des commissaires techniques, pourra refuser tout véhicule jugé dangereux.
Le Passeport Technique est obligatoire.
Tout ce qui n'est pas expressément autorisé est interdit. (N.B : valable pour tous les groupes).

Groupe Loisir (essence et diesel)

Classe 1.0 : Loisir court (numéro de course 101, 102, …)

Véhicule dont le PTR est inférieur à 3,5t tel qu'il est disponible dans le commerce et dont l'empattement est au maximum de 2,30m

Seules les modifications suivantes sont autorisées :

- Dépôt de la roue de secours et de la bâche.
- Les pare-chocs avant et arrière peuvent-être remplacés par un tube placé au niveau de l'axe du châssis et de longueur minimum égale à l'entraxe des pneus avant. Diamètre du tube 42 mini (acier), bouchés en bout.
- Dépose des signalisations lumineuses à condition de boucher les emplacements d'origine. S'ils sont conservés, une protection efficace sera demandée (mousse ou ruban adhésif).
- Les amortisseurs sont libres en lieu et place d'origine.
- Un échappement latéral est autorisé.
- Boîte de transfert à rapports courts.
- Les véhicules équipés de blocage de différentiel 100/100 ne doivent pas en faire usage pour être classés, s'ils sont utilisés, le concurrent sera mis Hors Classement.
- Protections latérales, réservoirs, ponts, moteurs, carrosserie et boites autorisés.

AUCUNE AUTRE MODIFICATION ACCEPTEE DANS CETTE CLASSE

Classe 1.5 : Loisir long (numéro de course 151, 152, …)

Véhicule dont le PTR est inférieur à 3,5t tel qu'il est disponible dans le commerce et dont l'empattement est au minimum de 2,31m.

Seules les modifications suivantes sont autorisées :

- Dépôt de la roue de secours et de la bâche.
- Les pare-chocs avant et arrière peuvent-être remplacés par un tube placé au niveau de l'axe du châssis et de longueur minimum égale à l'entraxe des pneus avant. Diamètre du tube 42 mini (acier), bouchés en bout.

- Dépose des signalisations lumineuses à condition de boucher les emplacements d'origine. S'ils sont conservés, une protection efficace sera demandée (mousse ou ruban adhésif).
- Les amortisseurs sont libres en lieu et place d'origine.
- Elargissement des voies autorisées.
- Un échappement latéral est autorisé.
- Les véhicules équipés de blocage de différentiel 100/100 ne doivent pas en faire usage pour être classés, (s'ils sont utilisés, le concurrent sera mis Hors Classement).
- Les kits suspensions sont autorisés (rehausse maxi : 7cm).
- Protections latérales, réservoirs, ponts, moteurs, carrosserie et boites autorisés.

AUCUNE AUTRE MODIFICATION ACCEPTEE DANS CETTE CLASSE

Groupe Série (essence et diesel)

Classe 2 : série (numéros de courses 201, 202, …)

Véhicule dont le PTR est inférieur à 3,5t tel qu'il est disponible dans le commerce, sans système de blocage de pont, autobloquant ou glissement limité.

Modifications identiques au Groupe Loisir avec les modifications supplémentaires autorisées :

- Dépose du pare-brise, des portes, de la roue de secours, des phares et des feux (les trous devront obligatoirement être obstrués).
- La caisse doit être aux cotes d'origine.
- Echange en respectant les dimensions et les points d'ancrage d'origine :
  - Des amortisseurs,
  - De la caisse (polyester autorisé),
  - Des lames de ressorts,
  - Des jumelles,
  - Des arbres de roues,
  - De l'emplacement et le type de réservoir, voir article 6-2
  - De la hauteur de la traverse de boîte,
- Frein à main agissant sur le pont ou les deux roues arrière simultanément.
- Le nombre de lames de ressorts peut être diminué.
- Freins à disque, direction assistée.
- Remplacement du carburateur par un carburateur comportant le même nombre de corps.
- Roues libres maximum 16 pouces.
- Butées limées autorisées.
- Frein à main hydraulique agissant séparément sur les deux roues arrière autorisé.
- Frein à pied : Freinage simultané sur les quatre roues.
- Les véhicules tôlés peuvent supprimer le toit en respectant l'article 6 sécurité des véhicules
- Le réservoir peut être remplacé selon l'article 6-2.
- Body-lift autorisé.

AUCUNE AUTRE MODIFICATION ACCEPTEE DANS CETTE CLASSE

Groupe Série Améliorée (essence ou diesel)

Classe 3 : Série Améliorée (numéros de course 301, 302, …)

Véhicule dont le PTR est inférieur à 3,5t, avec un châssis d'origine jusqu'à l'aplomb extérieur de roues et dont la silhouette provient, ou la construction représente, un véhicule existant dans le commerce. Des renforts tubulaires sont autorisés.
La largeur est au minimum de 120cm sur toute la longueur du véhicule.
La découpe des porte-à-faux et la modification de l'empattement sont autorisées.
Modifications identiques au Groupe Série avec les modifications supplémentaires autorisées :

- Ponts rigide libre, ponts portiques interdits.
- Amortisseurs et fixations libres – Suspension pilotée interdite.
- Moteur libre.
- Quatre freins agissant indépendamment sur les roues du même pont.
- Assistance de direction libre
- Montage de ressorts hélicoïdaux avec système d'attaches de sécurité obligatoires.
- Boite de transfert décrabotable.
- La carrosserie doit être au minimum à l'aplomb des roues avant et arrière
- Diamètre Maximum des jantes 17 pouces.

Si le véhicule est équipé de deux blocages, l'un des deux devra être neutralisé pendant toute la manifestation et il est interdit d'en changer en cours de trial.

AUCUNE AUTRE MODIFICATION ACCEPTEE DANS CETTE CLASSE

Groupe Prototype (essence ou diesel)

Classe 4 : Prototypes (numéros de course 401, 402, …)

Sont considérés comme prototype tous les 4X4 dont le PTR est inférieur à 3,5t et qui n'entrent pas dans les classes précédentes.

Obligations :

- Deux sièges côte à côte.
- Protection des passagers contre les éléments en rotation.
- Protection moteur.
- Sécurité conforme à l'article 6 sécurité des véhicules.
- Diamètre maximum des jantes 18 pouces.
- Les quatre roues directionnelles sont autorisées.
- Remplacement des amortisseurs par des vérins hydrauliques autorisés.

Groupe Camion (essence ou diesel)

Classe 5 : Camions (numéros de course 501, 502, …)

Est considéré comme camions tout véhicule dont le PTR est supérieur à 3,5t.
Règlementation libre mais sécurité conforme à l'article 6 sécurité des véhicules.

DEROGATION GENERALE A TOUS LES VEHICULES

Les concurrents dont les véhicules ont des freins séparés et/ou des blocages et qui ne désirent pas courir dans leur classe seront acceptés dans la classe où leur véhicule est éligible pour autant que les systèmes de commande soient réellement hors d'usage (leviers démontés, etc.).

- Anneaux de remorquage avant et arrière obligatoires : diamètre intérieur minimum 50 mm réalisés en acier de 8 mm de diamètre, peints de couleur vive (jaune, rouge …). Voir article 6-7.
- Repose tête obligatoire.

ARTICLE 6. SECURITE DES VEHICULES

Les concurrents ne sont pas autorisés à participer à la manifestation si cet article n'est pas intégralement respecté, et ce même pour les participants hors-classement.

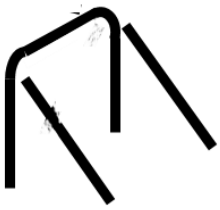
6-1. Arceau

Facultatif pour les véhicules du groupe Loisir, mais fortement recommandé suivant principe 3.
Obligatoire pour les autres classes suivant principe 1 ou 2.

L'arceau (résistant aux forces latérales et verticales) doit avoir au minimum six points d'encrages, chacun d'eux soudés à une plaque et visés sur une contre-plaque de 120cm2 minimum soudée à la caisse (les plaques et les contre plaques doivent avoir une épaisseur de 3mm).
Cet arceau peut être standard ou construit dans les règles.
L'assemblage entre les tubes doit être soit soudé ou bridé par un fer plat en " U " de minimum 30mm x 5mm, avec une vis traversant de M10 minimum.
Les soudures ne doivent pas être meulées, et doivent pouvoir être contrôlées.
Le diamètre minimum des tubes doit être de 42mm x 2mm.
Une diagonale minimum est obligatoire, sauf pour le principe 3.
Pour les principes 1 et 2, la diagonale peut être remplacée par une croix.
L'arceau doit comporter une croix de toit, sauf si des goussets sont placés dans les angles ; ces goussets doivent avoir une épaisseur de 5mm et une dimension mini de 200mm x 200mm.
Une grille ou tôle de protection doit être fixée sur l'arceau au-dessus du pilote et copilote soudée ou vissée (visserie minimum Ø 8mm).
La partie avant doit être composée de deux parties latérales en une pièce ou d'un arceau en U en une pièce.
L'arceau doit être apposé sur une carrosserie saine ou sur un châssis sain aux endroits des points de fixation.
Les arceaux fabriqués à partir de coudes à souder sont interdits et devront être construits selon un des deux principes suivants (les tubes coudés sont néanmoins autorisés sur les tubes arrière) :

<u>Principe 1</u> avec la croix en X

<u>Principe 2</u> avec les goussets dans les angles



<u>Principe 3</u> groupes loisir

Les commissaires techniques devront vérifier que le pilote et copilote casqués dans le véhicule, assis dans les sièges, soient protégés par l'arceau en cas de tonneau et qu'un espace existe entre le casque et la protection fixée sur l'arceau.
Les barres latérales ne doivent pas être trop recentrées afin d'assurer efficacement la protection des occupants du véhicule.

6-2. Réservoirs

Les réservoirs doivent être fixés correctement au châssis ou à la caisse (attache métallique) et doivent être étanches, même à l'envers, et comporter un dispositif anti-retour.
Les réservoirs synthétiques sont autorisés si leur fonction initiale est d'être un réservoir hydrocarbure.
Les réservoirs (carburant, huile hydraulique, refroidissement, …etc.) sont interdits dans l'habitacle.

6-3. Canalisations

Les canalisations de carburant qui traversent l'habitacle doivent être protégées.
Un montage en dessous de la caisse est à privilégier.
Les canalisations doivent être fixées à la caisse ou au châssis et comporter des colliers (type "Serflex" ou mieux).
Elles doivent être de type hydrocarbure.
Aucun raccord ni filtre de carburant ou pompe n'est admis dans l'habitacle.

6-4. Batterie

La batterie doit être fixée par un système vissé à l'aide d'un dispositif métallique ; elle doit être protégée, borne positive comprise.

6-5. Coupe Circuit

Un coupe-circuit est obligatoire pour toutes les classes et fortement conseillé en groupe loisir.
Ce coupe-circuit doit être un modèle antidéflagrant.
Il doit être placé au milieu de la caisse ou côté du chauffeur ; il doit être accessible par l'équipage.
Il doit agir sur l'ensemble du système électrique du véhicule et couper le moteur.
Un autocollant d'identification doit être apposé à proximité. Il doit représenter un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

6-6. Filtre à air

Interdit dans l'habitacle.

6-7. Carrosserie

Dans le cas d'un pick-up, la benne arrière n'est pas considérée comme habitacle.
Le véhicule ne doit pas comporter d'élément pouvant être dangereux (arêtes vives par exemple) et toute pièce en mouvement doit avoir une protection.
Fermeture de capot par fixation rapide par paire.
Pour le groupe Loisir, la fermeture de capot d'origine est acceptée.

6-8. Crochet de remorquage

Un crochet ou un anneau d'ancrage à l'avant et à l'arrière du véhicule est obligatoire pour le treuillage.
Tout diamètre inférieur à 50 mm doit comporter une manille.
Une sangle d'arrimage (mini 2T, d'environ 5m) ainsi que deux manilles (Mini 2T) sont obligatoires dans tous les véhicules.

6-9. Sièges

Les sièges peuvent être baquet ou d'origine avec appuie-tête même séparé.
Pour tout changement de siège, les supports de sièges devront être rigidement fixés à la carrosserie par des boulons de diamètre minimum 8 mm avec plaque et contre plaque ou soudés sur celui-ci.

6-10. Ceintures

Au minimum la ceinture ventrale est obligatoire dans les zones.
Il est interdit de fixer les ceintures de sécurité aux sièges ou à leurs supports.
Si le montage sur les ancrages d'origine s'avère impossible, de nouveaux points d'ancrage seront installés sur la coque ou le châssis, un séparé pour chaque sangle.
Les harnais 3 points sont autorisés.
Les harnais 4 ou 6 points sont autorisés : il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives. Les sangles d'épaules pourront également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre anti-rapprochement par une boucle, s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé à l'arceau. (Arceau principal de préférence).

ARTICLE 7. SECURITE DES EQUIPAGES

Dans tous les groupes, le pilote et le copilote devront obligatoirement porter :

7-1. Casques

Le port du casque est obligatoire pour le pilote comme le copilote. Il doit être sanglé.
Il doit être homologué minima aux normes NF ou E et en bon état général (bols interdits).

7-2. Habillement

T-shirt au minimum obligatoire pour le pilote comme le copilote.
Protection dorsale obligatoire pour le copilote (hors groupe loisir), les dorsales en mousse sont interdites sauf si celles-ci sont normées moto et possèdent un numéro de série.
Les dorsales en D30 sont autorisées.
La dorsale doit couvrir la hauteur du dos.
Les jambes doivent être couvertes obligatoirement.

7-3. Pendant la manifestation

Dès que le copilote est assis dans le véhicule, il doit systématiquement attacher sa ceinture (voir pénalités).

ARTICLE 8. IDENTIFICATION

Sur chaque voiture devra être apposé un numéro de capot avant visible de face de 15 cm de haut sur 2 cm d'épaisseur. Les numéros seront fournis et attribués par l'organisateur.

L'organisateur prend ses dispositions pour l'identification des pilotes, commissaires et services de sécurité.

Les commissaires et le service de sécurité devront porter des gilets fluorescents pour faciliter leur identification.

ARTICLE 9. PUBLICITE

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 10. ASSURANCE

L'organisateur contractera les assurances R.C. obligatoires :

- Risque A. Personnel et matériel des services publics participant au service d'ordre.
- Risque C. R.C. Organisateur à l'égard des concurrents, dommages corporels et matériels
- Risque D. R.C. des concurrents entre eux, dommages corporels seulement.

- Risque E (pour les organisateurs sur France)

ARTICLE 11. DOPAGE

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 12. ENGAGEMENTS

Chaque équipage est formé d'un pilote et éventuellement d'un copilote.
Le pilote et le copilote sont identifiés durant toute la durée de la manifestation par le port de bracelet inviolable de couleur différente.
Au cours de la manifestation, toute inversion pilote / copilote est interdite.

Pilote et copilote devront être en possession d'une licence FFSA en cours de validité ou d'un titre de participation délivré par l'Organisateur.

Le maximum est de deux personnes par véhicule durant toute la durée de la manifestation.
La première infraction fera l'objet d'un avertissement avec immobilisation du véhicule jusqu'à descente complète des passagers ; à la seconde infraction, exclusion immédiate de la manifestation

Le pilote devra être en possession d'un permis de conduire en état de validité.
Le permis n'est pas obligatoire pour le copilote.
Le copilote doit avoir 16 ans révolus (avec autorisation parentale) pour courir et ce dans toutes les classes.

Le copilote peut être présent pendant toute ou partie de la manifestation, mais ne peut quitter volontairement le véhicule dans une zone.

Dans les groupes loisir le copilote devra rester sanglé sur son siège ; dans les autres groupes, le copilote peut évoluer à l'extérieur du véhicule mais ne peut en aucun cas se déplacer en avant du pare-brise.

Les organisateurs se réservent le droit d'exclure un participant s'il ne répond pas à toutes les conditions d'engagement, s'il fait preuve d'un esprit anti sportif ou s'il se conduit de façon irresponsable sur le terrain et envers les spectateurs (vitesse trop élevée, etc…), s'il est en état d'ébriété, ou s'il ne respecte pas le présent règlement. Tout concurrent est responsable des agissements de son équipe et de ses accompagnateurs.

Un esprit de fair-play doit régner et la sécurité prime sur toute ambition personnelle.

Il n'est pas possible d'effectuer des reconnaissances en 4x4 sur le parcours avant ou pendant la manifestation sous peine de disqualification.
Les numéros et la publicité de l'Organisateur doivent être apposés sur les véhicules engagés pendant toute la durée de la manifestation.
Les numéros des épreuves précédentes doivent être masqués.

Dans la mesure du possible et dans toutes les classes la permutation des véhicules est obligatoire : le premier à passer dans une zone sera le dernier à passer celle d'après, le deuxième de la première zone sera donc le premier de la deuxième zone, etc….
L'ordre de passage des véhicules peut être modifié si tous les concurrents du groupe sont d'accord.
Les véhicules acceptés hors classement passeront toujours en dernier, ***à l'appréciation de l'organisateur.***

La « double monte » (utilisation du même véhicule par deux équipages) est laissée à l'appréciation de l'Organisateur. Dans ce cas l'organisateur le précisera dans son Règlement Particulier.

Comportement dangereux

La consommation d'alcool est interdite dans l'enceinte des zones sous peine d'exclusion immédiate.

Tout comportement dangereux pourra être sanctionné par une exclusion immédiate prononcée par le Directeur de Course.

Les montants de l'inscription sont :

- 50.- € pour les membres possédant une carte d'un club organisateur
- 80.- € pour les non-membres de club organisateur

ARTICLE 13. LICENCES

Voir Réglementation des Licences.

ARTICLE 14. VERIFICATIONS

Les organisateurs afficheront, à l'issue des opérations de contrôle, la liste exacte des partants avec indication des groupes. Il est bien précisé que tous les équipages ou leur représentant s'engagent sur l'honneur et sous leur propre responsabilité à présenter leur voiture conforme au présent règlement ainsi qu'aux caractéristiques mentionnées obligatoirement sur la feuille d'engagement. Lors des opérations de vérifications, toute voiture qui apparaîtrait non conforme sera, soit changée de groupe ou de classe, soit exclue, soit hors classement.
A l'issue des vérifications techniques, chaque équipage devra présenter un véhicule conforme en tout point à son groupe.
Tout équipage participant à une épreuve doit se présenter au complet aux vérifications administratives.
Une pénalité pourra être demandée à la FFSA à l'encontre de tout équipage dont la voiture n'aura pas été reconnue conforme à sa déclaration d'engagement, les droits d'engagements resteront acquis aux organisateurs.
Vérifications complémentaires des voitures pendant le Trial 4x4 :
Avant chaque zone, des vérifications pourront être pratiquées sur les voitures suspectes, telles que définies ci-dessous :

- Toutes les voitures présentant des traces d'accident.
- Des vérifications devront être pratiquées particulièrement sur des voitures présentant des traces manifestes d'accident risquant d'avoir porté atteinte au train avant, au train arrière, au châssis, à la direction ou au système de freinage et à l'arceau ou à l'intégrité de l'habitacle.
- Toute autre voiture dont l'apparence ou le comportement justifierait de la part des officiels une vérification.

Les voitures reconnues en état insuffisant pour participer à l'épreuve seront exclues de l'épreuve de la zone en cours jusqu'à réparation.

ARTICLE 16. CARNET DE POINTAGE

Chaque équipage recevra, au moment du départ, un carnet de pointage qu'il devra conserver et faire viser à chaque sortie de zone avant de le remettre aux organisateurs à l'arrivée de chaque manche.
Ce carnet de pointage mentionnera le nombre de personne à bord du véhicule (1 = pilote seul, 2 = pilote + coéquipier)
L'équipage devra vérifier, avant de quitter le contrôle, la matérialité et la lisibilité des inscriptions qui auront été portées sur le carnet. La non-présentation du carnet de pointage, sa falsification ou sa perte, entraîneront l'exclusion, sans préjudice des pénalités qui pourraient être demandées à la FFSA.

ARTICLE 17. DEROULEMENT DU TRIAL 4X4

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

Définition de la "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). 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.

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 et la hauteur des piquets de 120cm au minimum.
Un même piquet ne peut servir pour deux portes.

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.

Le départ de chaque zone est délimité par une porte de début de zone.

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.

Toute irrégularité sera sanctionnée par la disqualification de l'équipage.

Les commissaires de zone sont seuls juges pour attribuer les points.

Il doit y avoir un minimum d'1 commissaire par zone (à indiquer dans le règlement particulier).
En cas de contestation, le "Collège des Commissaires" avec le responsable de zone seront seuls habilités à résoudre le différend.

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

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

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. 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.

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

Les portes des véhicules de Loisir seront indiquées en noir, celles des Série en vert, celles de Série Améliorée en jaune, celles des prototypes en rouge et les Camions en blanc.
L'étiquetage doit être posé sur le piquet de droite de la porte dans le sens du franchissement de celle-ci.

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).

L'accès aux zones est autorisé uniquement aux pilotes et copilotes de la classe concernée et ayant un signe distinctif (bracelets), ainsi qu'aux Dirigeants et Organisateurs, sans pour autant gêner le travail des commissaires et en respectant le public.

Le véhicule suivant le concurrent en évolution devra impérativement être présent à la porte d'entrée avant même que le véhicule qui évolue dans la zone ne soit sorti.

Les deux équipages suivants pourront effectuer une reconnaissance de la zone durant l'évolution du concurrent précédent sans pour autant gêner le travail des commissaires et en respectant le public.

Si la difficulté est trop importante et engendre un certain retard, il sera possible d'enlever une porte à l'intérieur de la zone d'évolution, afin de fluidifier le passage des concurrents.

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 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 ***responsables*** de zones désignés par l'organisateur.

Parc fermé

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

La zone bivouac est 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).

A cette exception près, il est interdit de circuler avec son véhicule de compétition sous risque de disqualification.

Déroulement de l'épreuve

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, si minime soit-elle, par un équipage en reconnaissance sera pénalisée par une exclusion.
Les équipages peuvent prendre des notes pour mémoriser certains points particuliers du parcours.
Une reconnaissance générale des zones est autorisée avant le début de l'épreuve avec tous les équipages qui le désirent en présence de l'Organisateur et de la Direction de Course. Une reconnaissance de 2 minutes est autorisée pour le premier équipage juste avant le départ de la zone ; pilote et copilote devront être casqués.

Chaque équipage emprunte la zone puis 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.
En aucun cas, le pilote ne doit quitter son poste de pilotage pendant le déroulement d'une zone. Pour tous les groupes sauf le groupe Loisir, le copilote est autorisé à évoluer sur la voiture si celle-ci est à carrosserie ouverte et s'il possède en nombre suffisant des prises de maintien rigides. Pour le groupe Loisir, pilote et copilote devront obligatoirement être sanglés dans la voiture pendant tout le déroulement des zones, sous peine d'être compté échec.
Le copilote a le droit de descendre de la voiture pendant le déroulement d'une zone (voir tableau des pénalités) sauf pour le groupe Loisir ; toutefois, la voiture devra entrer et terminer la zone avec son équipage à bord.
Pendant son passage, la voiture ne doit pas être guidée ou aidée par le public ou un autre équipage sous peine d'être compté échec.

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 manches 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.

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).

Accidents 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.

Un véhicule ayant cassé dans une zone ne pourra plus se présenter à la zone suivante une fois que le dernier véhicule de sa classe sera passé.

Un pilote ne peut pas changer de véhicule avec le même numéro en cours de trial.

L'équipage qui abandonne a le droit de courir sur un autre véhicule (en tant que copilote uniquement) si et seulement si les modifications sont faites au Bureau d'Inscription.

Un changement de véhicule en cours de manifestation est possible ; cependant une nouvelle inscription doit être faite (l'organisateur se réserve alors le droit de réclamer une somme inférieure ou égale au montant de l'inscription) ; un nouveau contrôle technique est alors obligatoire pour le véhicule.

Dans ce cas, les seuls points qui comptent sont ceux obtenus avec le deuxième véhicule et le deuxième numéro de compétition.
Le fait de se réinscrire annule la première inscription.

ARTICLE 18. PENALISATIONS

0 pt	Sans faute, arrêt jusqu'à 5 secondes sans pénalité.
1 pt	Arrêt de progression de plus de 5 secondes et de 3 minutes au maximum.
2 pts	Toute marche arrière (annule l'arrêt de progression).
3 pts	Piquet touché par l'équipage et/ou une partie du véhicule dans le même sens de marche. Piquet déplacé avec son support par une partie du véhicule dans le même sens de marche. Contact du copilote avec le sol.
5 pts	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 pts	Piquet écrasé (supprime le piquet touché) dans le même sens de marche.
25 pts	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 touchés par l'équipage ou une partie du véhicule. Casse mécanique durant l'évolution dans une zone. Pénétrer ou toucher une porte autre que celle à franchir dans l'ordre numérologique. Décrochement de la ceinture de sécurité ou enlèvement même partiel volontaire du pilote. Porte non franchie du bon côté du véhicule, l'axe longitudinal du véhicule étant référence.
40 pts	Refus de franchir une zone dans sa totalité ou simulation d'échec. Véhicule ayant abandonné ou ne pouvant plus se présenter au départ de la zone.
60 pts	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).

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.

ARTICLE 19. 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 Collège, 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.

ARTICLE 20. CLASSEMENT

Il sera établi un classement dans chacun des groupes :

- Groupe Loisir : Parcours "Loisir" – Etiquetage Noir
- Groupe Série : Parcours "Série" – Etiquetage Vert
- Groupe Série Améliorée : Parcours "Série Améliorée" – Etiquetage Jaune
- Groupe Prototype : Parcours « Prototype » - Etiquetage Rouge
- Groupe Camion : Parcours « Camion » - Etiquetage Blanc

Il sera établi un classement dans chacune des classes de chacun des groupes qui en comportent plusieurs

Le total final est obtenu par l'addition des points des 2 meilleures manches.

Pour départager les concurrents en cas d'ex aequo, on appliquera le système suivant :

1. La meilleure manche,
2. Le plus grand nombre de zones à "0",
3. La longueur du véhicule.

ARTICLE 21. DISTRIBUTION DES PRIX

Des coupes et des prix en nature sont remis aux équipages.

ARTICLE 22. RECLAMATIONS

Voir prescriptions générales.

ARTICLE 23. APPLICATION DU REGLEMENT

Tous les cas prévus au présent règlement seront tranchés par le Collège des Commissaires conformément aux dispositions du Code Sportif International et aux règlements de la Fédération Française du Sport Automobile.
Par le seul fait de son inscription, tout équipage prend l'engagement de se conformer au présent règlement (général et particulier), reconnaît comme seule juridiction sportive celle établie par le Code Sportif International et les règlements de la FFSA, déclare en accepter toutes les dispositions sans aucune restriction, ainsi que les dispositions des organisateurs. En cas de force majeure ou pour des raisons de sécurité, conformément à l'article 60 du Code Sportif International, si l'épreuve ne pouvait avoir lieu, les organisateurs ne sauraient être rendus responsables vis-à-vis des concurrents et ne sauraient être tenus qu'au remboursement des frais engagés.

Le Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve se réserve le droit d'apporter à l'itinéraire ou aux épreuves annexes toutes modifications dictées par des raisons de force majeure ou de sécurité. Les équipages en seront informés dans le plus bref délai possible ; ils ne pourront, de ce chef, émettre aucune réclamation.