



## REGLEMENT 2012

Les modifications par rapport au règlement 2011 sont en italiques et surlignées en jaune.

### **1- Prescriptions générales**

Les trials sont des épreuves régionales ouvertes à tout véhicule à quatre ou six roues motrices (dénommé 4X4) se déroulant exclusivement sur des parcours non revêtus et choisis pour leurs difficultés de franchissement.

Par le seul fait de son engagement, le concurrent reconnaît le "**Jury des Commissaires**" (le **Directeur de Course, un Commissaire FFSA –Sportif de préférence-, le Président du Club organisateur, 2 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.

### **2- Véhicules admis**

**L'organisateur se réserve le droit de refuser tout véhicule qu'il jugerait dangereux et/ou la classe 5 (camions).**

Les véhicules agricoles ou de génie civil en sont exclus.

Dans tous les cas, le concurrent devra fournir tous les éléments nécessaires au contrôle technique (fiche technique, etc.).

**Le passeport technique est obligatoire pour tous les véhicules.**

#### **2.1 *Classe 1.0 : Série 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 :

- Changement de roues, pneus à tétines et agricoles interdits.
- Dépôt de la roue de secours.
- Le pare-chocs avant peut-être remplacé par un tube placé au niveau de l'axe du châssis et de longueur minimum égale à l'entraxe des pneus avant.
- Butées limées interdites.
- L'échappement doit être à l'emplacement d'origine (sous le véhicule); **néanmoins une sortie latérale est autorisée.**
- Le filtre à air doit être d'origine
- 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.

**AUCUNE AUTRE MODIFICATION ACCEPTEE DANS CETTE CLASSE**

#### **2.2 *Classe 1.5 : Série 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 :

- Changement de roues, pneus à tétines et agricoles interdits.
- Dépôt de la roue de secours.
- Le pare-chocs avant peut-être remplacé par un tube placé au niveau de l'axe du châssis et de longueur minimum égale à l'entraxe des pneus avant.
- Butées limées interdites.
- L'échappement doit être à l'emplacement d'origine (sous le véhicule); **néanmoins une sortie latérale est autorisée.**
- Le filtre à air doit être d'origine
- 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).**

**AUCUNE AUTRE MODIFICATION ACCEPTEE DANS CETTE CLASSE**

### 2.3 Classe 2 : *Super 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.

Seules les modifications suivantes sont autorisées :

- Dépose du pare-brise, des portes, de la roue de secours, des pare-chocs, **des phares et des feux (les emplacements devront obligatoirement être obstrués).**
- 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 du type de réservoir,
  - de la hauteur de la traverse de boîte,
  - **l'emplacement et le type de réservoir peuvent être modifiés en respectant l'article 7.**
- 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 et boîte à rapports courts.
- Remplacement du carburateur par un carburateur comportant le même nombre de corps.
- Pneus libres, mais obligatoires ; jantes libres maximum 16 pouces.
- Butées limées autorisées.
- Suppression totale du frein à main d'origine si adaptation d'un frein à main hydraulique.

**AUCUNE AUTRE MODIFICATION ACCEPTEE DANS CETTE CLASSE**

### 2.4 Classe 3 : **Améliorés** (numéros de course 301, 302, ...)

Véhicule dont le PTR est inférieur à 3,5t, dont châssis et la coque proviennent d'un véhicule existant dans le commerce et dont la largeur est au minimum de 120cm.

Modifications identiques à celles de la classe 2 avec les modifications supplémentaires autorisées :

- Ajout de dispositifs visant à améliorer la motricité acceptés sur un seul essieu : pont avec blocage de différentiel, pont soudé, autobloquant ou à glissement limité.
- Modification des points de fixation d'amortisseurs.
- Augmentation de la puissance par remplacement du moteur ou montage d'un turbo.
- Quatre freins agissant indépendamment sur les roues du même pont.
- Les véhicules tôlés peuvent supprimer le toit en respectant l'article 7.
- Modification des ponts pour renforcer les arbres de roues en respectant le principe d'origine.
- Montage de ressorts hélicoïdaux.
- Boite de transfert décrabotable.

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**

### 2.5 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.
- Protection des passagers contre les éléments en rotation.
- Protection moteur.
- Sécurité conforme à l'article 7.

Les quatre roues directionnelles sont autorisées.

### 2.6 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 7.**

## **3- Dérogation**

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.).

#### **4- Zones**

La vitesse ne compte pas donc le temps mis pour effectuer le franchissement d'une zone n'intervient pas.

Une zone est délimité par des banderoles superposées, des piquets ou par des obstacles naturels.

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 doit être de **240cm** au minimum et la hauteur des piquets de **120cm** au minimum.

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.

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 la même manœuvre ne seront comptés qu'une fois, un piquet écrasé annule un piquet touché dans la même manœuvre.

**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 série seront indiquées en noir, celles des super-séries en vert, celles des silhouettes en jaune et celles des prototypes en rouge.

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

Il est interdit de s'aligner dans une porte non franchie.

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

Toutes les zones devront être ouvertes.

Une zone ouverte ne pourra être modifiée que par l'organisateur.

Sur la demande des pilotes, l'organisateur en fera la démonstration ou modifiera la zone et ce pour toutes les classes.

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 précédent 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.**

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'évolutions, afin de fluidifié le passage des concurrents.

#### **4- Manches**

Une manche comportera au minimum 5 zones.

**Le Directeur de Course, avec l'avis du "Jury 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.

## **5- Participation**

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. Dans ce cas il portera obligatoirement un bracelet de couleur verte.**

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.

Un concurrent ne peut pas prendre un participant d'un autre véhicule comme copilote sauf si ce véhicule a abandonné.

Dans les classes 1 et 1.5 (Série), le copilote devra rester sanglé sur son siège; dans les autres classes, le copilote 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.

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.

L'ordre de passage des véhicules sera tiré au sort et devra être différent pour au moins une manche.

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 de la classe sont d'accord.

Les véhicules acceptés hors classement passeront toujours en dernier.

Un membre d'un club "Challenge" ne pourra participer au trial organisé par son club que par "plaisir", ses points ne seront comptabilisés ni pour le Trial en cours ni pour le "Challenge".

Ne comptabiliseront des points "Challenge" que seuls les membres d'un club organisateur "Challenge".

Tous les autres concurrents seront classés au trial mais déclassés pour l'attribution des points "Challenge".

Un concurrent qui aide au traçage d'un trial externe à son club sera classé au trial et au "Challenge".

Un concurrent s'inscrivant à un club "Challenge" ne comptabilisera ses points pour le "Challenge" qu'à partir de la date de son inscription.

## **6- Comportement dangereux.**

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

Le contrôle de l'alcoolémie est désormais conforme à la réglementation FFSA.

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

## **7- Equipements de sécurité obligatoire**

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 "Challenge".

### **7-1 Arceau** (n'est pas obligatoire pour les véhicules des classes Série, **mais fortement recommandé**) :

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 120cm<sup>2</sup> minimum soudée à la caisse (les plaques et les contre plaques doivent avoir une épaisseur de 3mm).**

Cet arceau doit être construit dans les "règles de l'art" en ce qui concerne les soudures.

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 est obligatoire.

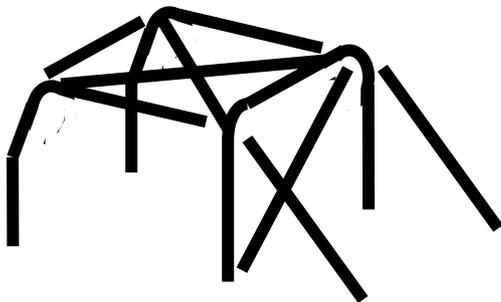
L'arceau doit comporter un X sur le dessus, sauf si des goussets sont placés dans les angles; ces goussets doivent avoir une épaisseur de **5mm** et une dimension mini de **30mm x 30mm**.

Une grille ou tôle de protection doit être fixée sur l'arceau au-dessus du pilote et copilote.

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 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**) :



Principe 1 avec la croix en X



Principe 2 avec les goussets dans les angles

Les commissaires techniques devront vérifier que le pilote et copilote du véhicule, assis dans les sièges, soient protégés par l'arceau en cas de tonneau.

Les barres latérales ne doivent pas être trop recentrées afin d'assurer efficacement la protection des occupants du véhicule.

### **7-2 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.

### **7-3 Canalisations** :

Les canalisations de carburant qui traversent l'habitacle doivent être fixées à la caisse ou au châssis et comporter des colliers (type "serflex" ou mieux); elles doivent être de type hydrocarbure.

### **7-4 Batterie** :

La batterie doit être fixée à l'aide d'un dispositif métallique; elle doit être protégée.

### **7-5 Filtre à air** :

Interdit dans l'habitacle.

### **7-6 Coupe Circuit** :

Un coupe-circuit est obligatoire pour toutes les classes (sauf classes Série).

Il doit être placé au milieu du capot 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.**

### **7-7 Crochet de remorquage** :

Un crochet ou un point d'ancrage à l'avant et à l'arrière du véhicule est obligatoire pour le treuillage.

**Une sangle d'arrimage (mini 2T, d'environ 5m) est obligatoire dans tous les véhicules.**

### **7-8 Casques :**

Le port du casque est obligatoire pour le pilote comme le copilote. **Il doit être sanglé.**  
Il doit être homologué pour le sport automobile et non accidenté.

### **7-9 Ceinture, Harnais :**

La ceinture ventrale est obligatoire; elle doit être bouclée dans les zones pour le pilote ainsi que pour le coéquipier (classes "Série court" et "Série Long").  
Le harnais de sécurité est fortement conseillé.

### **7-10 Habillement :**

Torse nu interdit pour le pilote comme le copilote.  
Les jambes doivent être couvertes obligatoirement.

**La dorsale est obligatoire pour le coéquipier hormis dans les classes "Série Court" et "Série Long".**

### **7-11 Divers**

Les fixations de siège et de ceintures de sécurité doivent être dans "les règles de l'art"  
Le véhicule ne doit pas comporter d'éléments pouvant être dangereux.

## **8- Parc Fermé**

**La zone bivouac est considérée comme un "parc fermé".**

Dès qu'une manche est terminée, chaque concurrent doit rejoindre la zone de "parc fermé" 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 Jury.

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

## **9- Attribution des points de pénalisation**

- 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 la même manœuvre,  
Piquet déplacé avec son support par une partie du véhicule dans la même manœuvre,  
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 manœuvre).
- 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.
- 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).

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 entend (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.

## **10- Délais et droit d'engagement**

Les montants de l'inscription sont :

- 50.- € pour les membres possédant une carte d'un club organisateur du "Challenge".
- 80.- € pour les non-membres de club organisateur (pas de classement au "Challenge").

Les bulletins d'inscription sont à renvoyer au club organisateur dans les 10 jours précédant le trial.  
Après le Trial ils sont à transmettre au responsable challenge pour mise à jour du listing.

## **11- Assurances**

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)

## **12- 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 avvertir 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 concurrent inscrit mais n'ayant pas franchi au minimum une zone dans sa totalité et ne pouvant pas démontrer son impossibilité de poursuivre la compétition n'obtiendra aucun point au Challenge.

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.

## **13- Limites de zones**

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.

En cas de contestation, le "Jury" des Commissaires" avec le responsable de zone seront seuls habilités à résoudre le différent.

#### **14- Contrôle et feuille de bord**

Chaque équipage recevra un carton de pointage sur lequel le commissaire chef de zone inscrira les points.  
Sur le carton de pointage, sera mentionné le nombre de personne à bord du véhicule (1=pilote seul, 2=pilote + copilote).

Ce carton de pointage est à remettre à l'organisation à la fin de chaque manche.  
La perte, la destruction ou le fait de ne pas remettre le carton de pointage entraînera la disqualification.

Les numéros et autocollants seront apposés lors du contrôle.

Toute annotation portée sur le passeport technique FFSA au cours d'un trial doit faire l'objet d'une mise en conformité pour le trial suivant sous peine de disqualification.

#### **15- Classement**

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 :

- Pour les trials : 1 la meilleure manche, 2 le plus grand nombre de zones à "0", 3 la longueur du véhicule,
- Pour le "Challenge" : 1 le véhicule qui a fait le plus grand nombre de trials dans la saison, 2 le moins de point accumulé lors des trials de la saison.

Pour être classé au "Challenge" il faut avoir participé au minimum à tous les trials de la saison moins trois. **Les concurrents seront identifiés à l'aide du numéro figurant sur leur passeport technique FFSA, indépendamment pour le pilote et le coéquipier.**

Points « bonus » (les personnes ayant couru au minimum sur tous les trials de la saison moins trois gagneront un point supplémentaire par trial fait.) Tous les trials compteront (sauf respectivement celui de son propre club).

Les points pour le Challenge sont attribués de la manière suivante :

1ère place = 12pts, 2ème = 9pts, 3ème = 8pts etc... jusqu'au 10ème = 1 pt.

#### **16- Réclamation**

Conforme à la réglementation FFSA

#### **17- Marquage**

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.

#### **18- Annulation**

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

#### **19- Chef de zone**

Chaque participant accepte par sa signature sur le bulletin d'inscription d'être commissaire dans sa classe, sous peine de disqualification si refus.

Chaque zone est dirigée par un chef de zone, qui s'occupe de noter les points sur la feuille de zone et sur les feuilles concurrents, et qui contrôle l'application du règlement.

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

Les pilotes désignés par le chef de zone sont obligés de participer au comptage des points et à la remise en état de la zone, même si cela interfère avec leurs activités personnelles sous peine de disqualification.

Le chef de zone tentera dans la mesure du possible de choisir des pilotes volontaires.

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