



01-01-2016

Europa Truck Trial

Règlement officiel valable pour l'année 2016

**Modifications du règlement dans les §§ : 1.1 ; 1.3 ; 2.2 ; 5.2 ; 6.2 ; 9.8 ; 10.1 ; 10.4 ; 10.17 ;
10.20 ; 10.21 (ce § a été ajouté)**

A Généralités

1. Fondements de l'organisation

Les courses de l'Europa Truck Trial consistent en des épreuves d'habileté pour des poids lourds à traction intégrale , poids lourds Oldtimer, et engins automatiques . Ces épreuves ont lieu majoritairement en Europe. Pendant ces épreuves , le temps n'est pas chronométré. Les trials sont des tests d'habileté sur des terrains spécifiques et ont pour but la vérification d'une bonne maîtrise du véhicule, et sont ainsi d'une grande valeur sur le plan de la sécurité routière. L'organisation **OVS** publie le nombre des courses prévues, les lieux d'évaluation des épreuves, ainsi que la taxe de départ .

1.1 Participants

Sont autorisés à participer les conducteurs de toutes les nations du monde, étant munis d'un permis de conduire valable pour le véhicule présenté et valable dans le pays où il a été émis . Un team consiste au maximum de 3 personnes – un conducteur et 2 passagers - . Lors des épreuves chaque personne doit impérativement être membre d'un seul team . Dans le véhicule doit se trouver une place assise conformément au règlement pour chaque personne du team . Mais les passagers ne sont pas obligés de se trouver toujours à bord du véhicule. L'âge minimum du copilote est de 16 ans , le consentement du ou des parents est exigé .Des personnes supplémentaires ou des animaux à bord ne sont pas autorisés.

1.2 L'inscription

L'inscription doit se faire sur le formulaire prévu et fourni par l'organisateur **OVS**. L'office du **OVS** demande de déposer l'inscription pour la saison complète jusqu'au 1^{er} AVRIL . L'inscription

doit être remise au plus tard 4 semaines avant le départ de la première manche annoncée. La taxe pour l'inscription peut être payée cash sur place ou versée sur le compte de banque . Des inscriptions tardives ne peuvent être acceptées que s'il reste des places disponibles au départ. La taxe d'inscription , voir formulaire d'inscription, inclut la taxe de parking du véhicule participant aux épreuves , un véhicule accompagnateur et 4 personnes supplémentaires par équipe dans le parc fermé des véhicules.Des informations supplémentaires sont indiquées sur la fiche d'inscription .

1.3 Assurances et permis de conduire

Une copie du contrat d'assurance mentionnant expressément l'existence d'une assurance de chaque véhicule pour toutes les manches du Truck-Trial devra être présentée avec l'inscription . Cette directive ne tient pas compte si l'OVS a conclu une assurance tout risques pour cette manche . Dans le cas que aucun contrat d'assurance existe le participant est à exclure de la manche.Le permis de conduire valable pour le véhicule présenté doit être présenté à chaque manche .

1.4 Changement de voiture et double départ

Préface : le terme “ classe “ a été supprimé et a dû être remplacé par le terme “ catégorie”

Seulement un véhicule par team / par équipage sera accepté par épreuve . Le véhicule peut être changé d'épreuve en épreuve . Le changement de catégorie réduira à zéro le total des points acquis jusque-là . Deux équipages au maximum par véhicule seront admis . Le véhicule ne sera admis que dans une seule catégorie . Chaque participant n'a le droit de parcourir une section qu'une seule fois . Le départ multiple est à signaler à la remise de l'inscription et les équipages sont à nommer . Les marques distinctives doivent être portées pendant tout le week-end. Le numéro de départ qui n'est pas mis en oeuvre doit être recouvert et invisible . Les véhicules en double départ doivent porter un tableau numérique , avec le premier numéro de départ sur la face avant et le second numéro sur la face arrière . Le numéro donné se rapporte exclusivement au conducteur inscrit dans la catégorie respective .

1.5 Nombre de véhicules dans une catégorie et nombre minimum de participants

Au moins deux véhicules par catégorie doivent prendre le départ . Une catégorie sera supprimée s'il n'y a pas au moins 2 concurrents dans cette catégorie .

Si au minimum il n'y a pas trois concurrents dans une catégorie il n'y aura pas de championnat dans cette classe .

L'épreuve sera considérée comme étant achevée si le conducteur ayant commencé a au moins conduit sur une section . Une section sera considérée comme parcourue si au moins la porte d'entrée a été franchie .

1.6 Le marquage en couleurs pour les catégories des véhicules

Les portes qui sont réservées à certaines catégories , auront la tête du piquet de gauche coloriée d'un ruban adhésif comme suivant :

Pour la catégorie 2	en couleur noire
Pour la catégorie 3	en couleur verte
Pour la catégorie 4	en couleur jaune
Pour la catégorie Proto	en couleur rouge

Toutes les autres portes auront la tête du piquet de gauche colorié et seront à franchir par toutes les catégories . Une colorisation en bas du piquet n'est valable uniquement que pour le commissaire et son équipe .

2. Règles de comportement et de conduite

2.1 Informations

Les avis affichés au tableau d'information dans le bureau de l'organisateur sont à observer et sont engageants . Si nécessaire ils seront actualisés .

2.2 Comportement

Pendant l'épreuve les participants doivent respecter les consignes des organisateurs et des commissaires . Conduire sur le terrain en dehors de la compétition est interdit . A partir de la réception et du contrôle technique jusqu'à la clôture de la dernière section la consommation d'alcool et de drogues est absolument interdite pour le conducteur et les passagers ainsi que pour les commissaires , marshalls et les agents de sécurité .

Dans les sections ouvertes il est interdit de fumer . Toute faute de comportement pourra être sanctionnée par des pénalités de points ou même de l'exclusion.

Il est absolument interdit d'apporter des repères dans les sections : l'exclusion des épreuves sera prononcée .

2.3 Les sections

Une section est considérée comme ouverte quand la bande de la porte d'entrée et la bande de la porte de sortie ont été ôtées . Chaque section sera surveillée par un commissaire qui se porte garant, par sa signature, du bon déroulement de l'épreuve dans la section . Il est en droit de corriger les décisions des surveillants, d'éclaircir toutes les questions litigieuses , de renvoyer un concurrent de la section ou même du concours en cas de lourdes infractions , de fermer une section au cas où la sécurité ou le bon déroulement n'est plus garanti . Dans ce cas il y aura 0 points dans cette section . Pour chaque section un temps limite pour le parcours est prescrit . Le délai de ce temps prescrit passé , le team / l'équipage devra quitter cette section . L'installation d'un système de chronométrage dans le véhicule est recommandé . La section sera fermée quand le dernier concurrent du groupe ou de la catégorie aura quitté la section et que aucun concurrent tardif n'est prêt à entrer dans la section .

2.4 Conseil des conducteurs

Les commissaires sont présents au conseil des conducteurs . Au cours de ce conseil, les clauses du règlement peuvent être modifiées ou complétées . Ces modifications / compléments seront dès leur affichage valables pour la manche en cours ou aussi pour le reste de la saison . En outre il est vivement recommandé à chaque équipe / team de participer au conseil des conducteurs .

3. Renoncement au dédommagement et autres directives

3.1 Renoncement au dédommagement .

Chaque conducteur ainsi que les passagers déclarent, en sousignant l'inscription, de renoncer

personnellement aux revendications de dédommagement .

3.2 Contrôle du taux d'alcool

Chaque participant déclare avec sa signature sur la feuille d'inscription de se mettre à disposition pour un contrôle du taux d'alcool.

3.3 La publicité de l'organisateur OVS

Chaque participant s'oblige à porter le matériel publicitaire mis à disposition de l'OVS .

3.4 Participation à d'autres évènements du Truck-Trial

La participation à d'autres concours de Truck-Trial soit internationaux ou nationaux exige le consentement écrit du OVS .

La publicité des sponsors du OVS devra être invisible pour la durée d'une autre compétition et aussi lors d'une présentation du véhicule au public . Toutefois le consentement pourra être demandé au OVS .

4 Publicité

4.1 Publicité sur le véhicule

OVS se réserve gratuitement sur chaque véhicule, le droit d'utiliser une surface de 0,4 m² (50 x 80 cm) sur la face avant , sur la face arrière et sur les deux faces latérales . En outre il faudra réserver les surfaces pour pouvoir apposer le numéro identifiant de départ (au minimum 0,40 m X 0,40 m et au maximum 0,50 m X 0,50 m) et le logo adhésif du Europa Truck Trial de la saison actuelle . Pour la pose de la publicité il faudra réserver les surfaces nécessaires analogues au descriptif suivant :

Le numéro identifiant de départ : L'autocollant avec le numéro sera placé au centre des portes latérales du véhicule. Sur ces portes pourront aussi être posés - à part le numéro - le collant d'un sponsor du team - avec une surface maximale de hauteur (h)=10cm , et une largeur (b)=40cm , ainsi que le nom du conducteur et du co-pilote .

Sur les faces avant et arrière une surface de 40cm X 40cm sera à prévoir. Dans le cas que cette surface ne soit pas existante il faudra en aménager une. Le numéro identifiant ne devra en aucun cas être masqué par quoi que ce soit .

Sur les côtés une surface pour la publicité est à prévoir située à 50cm au maximum derrière la cabine de pilotage et à 30cm au maximum du côté extérieur vers l'axe longitudinal du véhicule . Les surfaces autorisées se rapportent aux différentes classes des véhicules :

Catégories 2 et Proto : hauteur (h) = 70cm et largeur (b) = 30cm ,

ou h = 40cm et b = 60cm

ou h = 30cm et b = 90cm

catégories 3 et 4 : h = 100cm et b = 40cm

ou h = 45cm et b = 80cm

ou $h = 30\text{cm}$ et $b = 120\text{cm}$

Sur la face avant en haut sur le pare-brise ou directement adjacent sur la cage ou arceau de protection au retournement – cage de sécurité – une surface avec les dimensions suivantes est à prévoir : $h = 10\text{cm}$ et $b = 180\text{cm}$ ou bien $h = 20\text{cm}$ et $b = 90\text{cm}$.

Les surfaces doivent être aménagées de manière que des autocollants permanents puissent y être posés . Les portes et les surfaces nécessaires et décrites au dessus doivent être vierges lors de la première réception du véhicule.

Chaque véhicule sera équipé de la panoplie complète d'autocollants avant son premier départ .

Après la pose des autocollants du OVS les surfaces restantes seront à la libre disposition du concurrent . En ne respectant pas les règles concernant la publicité, le véhicule sera considéré comme n'étant pas conforme au règlement et pourra être éliminé pour le reste de l'épreuve.

B Evaluation , déroulement et classement

Le **commissaire en chef** peut mettre en cause une décision fautive d'un autre commissaire et rectifier cette décision . Le droit de protestation est garanti toutefois . Le délai pour déposer la protestation commence dès la publication des résultats .

5. Classement

5.1 Épreuves

Le vainqueur du jour est l'équipe , qui a le moins de points de pénalités de sa catégorie après la calculation du facteur multiplicateur . La catégorie **Compact** sera évaluée sans facteur multiplicateur . En cas d'égalité de points les concurrents auront le même placement . La ou les places suivantes ne seront alors pas attribuées .

1^e place = 25 points

2^e place = 20 points

3^e place = 17 points

4^e place = 15 points

5^e place = 13 points

6^e place = 11 points

7^e place = 9 points

8^e place = 7 points

9^e place = 5 points

10^e place = 3 points

11^e place = 1 point

5.2 Championnat

Pour l'évaluation dans le championnat, sont pris en compte toutes les équipes à condition qu'elles aient acquis au moins un point .

Les concurrents qui auront participé à 7 courses dans la saison ou plus auront 1 rayure afin qu'il n'y ait seulement 6 courses qui seront prises en compte .

Le ou les concurrents qui auront participé à 6 courses ou à un nombre inférieur de courses : toutes leurs courses seront prises en compte pour l'évaluation du championnat .Le gagnant du championnat est celui qui à la fin du championnat aura obtenu le plus de points dans sa catégorie .En cas d'égalité de points (s'il y a eu 7 ou plus de manches) la course supprimée ou rayée sera prise en compte dans la décision . Si cela ne départage quand même pas ou s'il n'y a pas de rayure c'est le nombre de points de pénalités reçues par les concurrents qui en décidera . S'il n'y a toujours pas de départage, les équipages concernés se retrouveront à la même place.

Dans les catégories II , III , IV et Proto le vainqueur sera le **Champion d'Europe** .

Dans le cas qu'un team sera disqualifié pendant la saison ou au delà de la fin de la saison ou même exclu il ne sera plus pris en compte pour le championnat . L'évaluation acquise restera intacte .

6. Déroulement dans la section

6.1 Déroulement

Le conducteur et les passagers n'ont pas le droit de mettre pied à terre quand une section a été ouverte même au cours de pauses provoquées pour un dépannage ou un remorquage , sauvetage etc. - ecepté le cas où un commissaire réclame des secours . L'équipage démarrant le premier doit se tenir prêt immédiatement lorsque la section sera ouverte . L'équipe suivante doit se tenir prête quand le commissaire ou un marshall désigné par lui donne l'ordre d'entrer dans la section . Un équipage est considéré comme prêt à démarrer quand le véhicule se présente avec son contour directement devant la porte d'entrée composée de 2 piquets et que le pilote et son copilote ont attaché leur ceinture de sécurité . Sur ordre du commissaire ou du marshal ils doivent mettre leurs casques et les fermer correctement . Ensuite sera donné le signal de départ . Au cas où une équipe ne se présente pas ou ne prend pas le départ , l'équipe suivante devra être prête . Le commissaire et le team suivant sont à informer dans le cas de non-départ . Si une équipe n'est pas prête pour le départ une peine de 40 points lui sera infligée . La liste avec l'évaluation est à contresigner par le conducteur ou le passager après la sortie de la section .

6.2 Position de départ

Les teams / équipages des différentes catégories seront , par rapport de leur classification dans le championnat , répartis en groupes . Les équipages de double départs seront intégrés dans le même groupe . Double départs : Entre deux équipages de double départs un autre véhicule devra être positionné . En cas de besoin le premier équipage sera placé une position en avant . Si un des deux équipages des double départs se trouve sur la position de premier le second équipage sera placé sur une position en arrière . Si un véhicule ne participe pas à une section, cela ne modifiera pas la suite des départs . Dans le cas que une section sera annulée , le départ dans la section suivante s'effectuera dans le même ordre : le premier de la section annulée sera

le premier de la section suivante . Tous les partants devront franchir les sections designées pour le championnat dans leur groupe . Dans le cas qu'il est nécessaire de diviser la catégorie la suite des épreuves se fera d'après l'ordre en cours . Les sections seront attribuées par le commissaire en chef .

Le commissaire en chef décidera dans des cas spéciaux (p.ex. le terrain , le temps ...etc .) si le début / le départ des épreuves se fera en catégories . Sa décision sera prise en coopération avec les représentants des pilotes et du OVS .

6.3 Départs de dernière minute

Les starts / départs de dernière minute sont admis d'après les prescriptions dans le § 6.1 .

6.4 Refus d'une section et le nombre maximum des points

Chaque équipage a le droit de refuser une section complète . Le nombre de points pour le refus est le nombre maximum de points qu'on peut atteindre par rapport à cette catégorie . Si un équipage atteint en parcourant la section plus de points qu'il est possible d'atteindre en refusant , l'équipage aura le maximum de points comme pour un refus . Pour l'évaluation dans ce cas il n'y aura pas de facteur multiplicateur

6.5 Le parcours et les explications

Chaque pilote est lui même responsable du choix de la porte d'entrée et de son parcours à travers le terrain de l'épreuve . Les Marchalls ne sont pas autorisés à donner des explications . Au cas où le parcours est incompréhensible le commissaire donnera des explications lors de l'examen du parcours - toutefois seulement si la section n'est pas ouverte .

6.6 Portes qui ne peuvent pas être franchies

Portes qui pendant le concours ne sont franchies par aucun concurrent indépendamment des catégories des véhicules seront neutralisées et ne seront pas prises en compte pour l'évaluation .

7. Évaluation

7.1 Règles de conduite dans la section

Pour le départ le véhicule doit se trouver avec les contours de la carrosserie directement devant la ligne des piquets d'une porte d'entrée . L'équipage a le libre choix de choisir une porte d'entrée. Le commissaire ou le surveillant désigné par lui donne le signal de départ . La totalité du terrain délimité par les barrières , les banderolles , les poteaux et les barrages peut être utilisé pour la conduite durant l'épreuve . Au cas où les portes ne sont pas numérotées , on a le droit de les passer dans l'ordre de son propre choix . Les portes peuvent être traversées dans le sens de la direction de conduite en marche avant ou marche arrière . Le marquage coloré des poteaux doit toujours être à gauche dans le sens de la direction de la conduite .

Chaque porte est considérée comme traversée quand les contours du véhicule ont quitté la porte et que toutes les roues d'un côté du véhicule ainsi qu'une roue au minimum de l'autre côté ont traversé la ligne reliant les deux poteaux - en cas de non-présence de poteaux le point de leur

enfouissement dans le sol comptera à la place . Une porte ne sera comptée comme traversée que si elle est passée dans la même direction qu'en entrant dans elle . Des buissons , des branches , des câbles de toute sorte etc. entraînés par le véhicule sont considérés comme une partie de la voiture . Si un véhicule est entré dans une porte sans pouvoir la passer ou surmonter il peut quitter la porte pour un nouvel essai - exceptée la porte de départ . Quitter la section après abandon ne rapporte pas de points de pénalités supplémentaires . Une bande amovible , à l'extérieur de la section , fixée rien que pour la sécurité des spectateurs n'est pas considérée comme barrière ou de délimitation de la section .

7.2 Points de pénalités

	Points	Description de la faute
7.2.1	0	sans faute
7.2.2	1 *	s'arrêter plus longtemps que 15 sec. jusqu'à 3 mn, indépendamment des changements de direction immédiats
7.2.3	3	changements de direction en conduisant, roulant ou glissant sur une distance au-delà de 10 cm
7.2.4	8	toucher le poteau d'une porte.
7.2.5	40	poteau renversé
7.2.6	40	chaque porte traversée dans la mauvaise direction
7.2.7	40	chaque porte traversée pour la 2° fois dans la bonne direction
7.2.8	40	chaque porte traversée d'une autre catégorie
7.2.9	40	briser un piquet (brisure visible dans le bois)
7.2.10	40 *	toucher le poteau d'une porte de la guérite du conducteur
7.2.11	40 *	n'être pas prêt pour le départ .
7.2.12	100	chaque porte non traversée
	0	une porte non franchie par aucun concurrent sera neutralisée
7.2.13	40 * plus 100	fois le nombre des portes non traversées, et en corrélation avec :
7.2.14		refus (le facteur multiplicateur ne sera pris en compte)
7.2.15		rester immobile plus de 3 min

7.2.16	plus de 6 changements de direction entre deux portes
7.2.17	conduire sans la ceinture de sécurité, ou sans casque
7.2.18	ouvrir la ceinture de sécurité , ouvrir ou ôter le casque
7.2.19	abandonner dans la section
7.2.20	toucher un poteau de barrière ou un ruban de délimitation même avec la guérite
7.2.21	abandon après avoir dépassé le temps maximum
7.2.22	abandon à la suite de fuites de carburants , des liquides des radiateurs ou d'autres fuites provenant du véhicule . Abandon au cas où le véhicule présente un danger .

* Les points de pénalité pour arrêt au-delà de 15 secondes (7.2.2) , les points de pénalité pour toucher le piquet de porte de la guérite (7.2.10) , les points de pénalité pour n'être pas prêt pour le départ (7.2.11) , et 40 points pour abandon non-conforme de la section ne seront pas pris en compte par le facteur multiplicateur pour l'évaluation .

C. Réception des véhicules

8. La technique et la publicité

8.1 Réception et contrôle technique

La réception technique de tous les véhicules s'effectue en principe immédiatement avant la première épreuve de la saison et sera exécutée par les commissaires techniques . Les véhicules doivent correspondre aux prescriptions de ce règlement . Pour les épreuves suivantes la réception technique du véhicule se fera seulement après modification de celui-ci , l'équipe en question devra mentionner la modification au commissaire . L'organisateur se réserve le droit de faire des contrôles sans préavis .

8.2 Publicité

La publicité de l'OVS doit être posée avant la réception technique . Le numéro de départ sera publié à ce moment-là . En cas d'objection, le commissaire fixe un délai pour la réparation , ce délai passé , l'équipage est menacé de l'exclusion .

D. Prescriptions techniques et classification des véhicules en catégories .

9. Prescriptions techniques spécifiques

9.0 Etat technique et modifications techniques

L'état technique du véhicule ne doit en aucun cas présenter un danger quelconque pour des personnes , du matériel et de l'environnement . Afin qu'il n'y ait pas d'objections et pas de refus il est vivement recommandé de consulter les commissaires techniques du OVS avant le commencement des modifications pour avoir leur accord des travaux envisagés .

9.1 Les freins

Le frein de service doit pouvoir être actionné par le conducteur en toutes circonstances . Le frein doit être en mesure d'amener le véhicule à l'arrêt total même en cas de coupure de moteur et doit agir sur toutes les roues simultanément . Toutes les pièces du dispositif de freinage doivent provenir d'un constructeur agréé et reconnu . Le frein à main (blocage des roues en état d'arrêt) doit être caractérisé clairement comme un tel par un panneau indicateur à l'intérieur de la cabine du conducteur . Il doit pouvoir être actionné par le conducteur attaché à la ceinture de sécurité (position normale assise devant le volant) . Les freins à main actionnés mécaniquement peuvent être remplacés par des freins actionnés par un système de ressorts spécifiques . Véhicules avec freins à air comprimé actionnés sans aide mécanique doivent actionner le blocage des roues par un système de ressorts spécifiques .

Pour les freins à main actionnés par un système électrique il est prescrit que s'il y a coupure de courant le frein est actionné à fond et le véhicule est bloqué .

9.2 Interrupteur d'allumage du moteur

Un interrupteur pour le circuit électrique est exigé , commandant la coupure du moteur et de tous les circuits électriques , excepté un système automatique d'extincteur . L'interrupteur doit être reconnaissable par une flèche / éclair rouge sur fond d'un triangle bleu . L'interrupteur ou la commande à distance doivent être positionnés à l'extérieur sur le devant du véhicule . Chaque véhicule doit être équipé d'un système pouvant couper le moteur en toute circonstance . Pour les véhicules diesel la coupure du moteur doit fonctionner purement mécaniquement . Il doit être installé à proximité de l'interrupteur du circuit électrique et expliquer clairement le geste à faire - par ex. **Tirer le bouton** . Un interrupteur additionnel pour le moteur doit être fixé à l'intérieur de la cabine du conducteur , et bien marqué comme un tel , et pouvant être actionné par le conducteur attaché à la ceinture de sécurité - l'interrupteur doit couper l'alimentation électrique de la pompe de carburant . Pour les véhicules diesel il est recommandé d'installer un clapet dans la voie d'aspiration du moteur pour interrompre l'aspiration d'air .

9.3 Échappement

Les véhicules ne doivent pas dépasser 100 décibels (100 dBA) à 2/3 des nombres de tours nominal , mesurés 50 centimètres devant l'ouverture du tuyau d'échappement . Les gaz d'échappement doivent être dirigés vers le haut .

9.4 Éclairage

Les installations d'éclairage du véhicule peuvent être retirées dans la mesure que les contours du véhicule ne changent pas .

9.5 Les lests

Un lest peut être installé . Il faut qu'il soit bien fixé par rapport à son poids . Il doit en tout cas se trouver à l'intérieur des contours du véhicule . Il doit être déjà installé lors de la réception technique , mais peut être retiré ou remis entre les sections à condition que le poids minimum soit garanti . Durant l'épreuve dans la section tout changement est interdit . Il en va de même pour tout appareil, annexe - treuils à cable , excavateur , grue , système hydraulique de remise sur roues , etc. . Toutes les pièces se trouvant dans et sur le véhicule doivent être bien fixées de manière à ce qu'elles ne peuvent en aucun cas se détacher lors d'accidents survenus lors d'une épreuve - tel que véhicule renversé , sur le coté etc .

9.6 **Roues et pneus**

Le bandage des pneus par-dessus les jantes, les écrous et les vis apparentes (en relief) doivent être protégées par une coiffe . Les disques ainsi que les anneaux d'écartement ne sont pas admis . Ne pas admis sont également des pneus de concours , comme des pneus „Noppenprofile“ dans la catégorie de série . La taille des pneus reste libre mais doit être inscrite sur les documents du véhicule ou bien une attestation du constructeur de non danger doit être fournie . Le profil des pneus est libre tant qu'il est admis et autorisé pour la circulation routière par le constructeur ou le rechapreur, et doit être vendu librement dans le commerce de pneumatiques . Le profil des pneus peut être recoupé selon le modèle défini par le code de la route , une modification sur le dessin du profil cependant n'étant pas permise . Les pneus peuvent être attachés à la jante - avec des vis , de la colle , anneaux etc . Seuls sont admis les véhicules ayant gonflés les pneus à l'air .. L'utilisation de chaînes est interdite .

9.7 **Batterie**

La batterie doit se trouver en dehors de la cabine de pilotage dans un récipient fermé et si possible étanche et garanti contre les fuites . Les pôles de la batterie doivent être recouvertes .

9.8 **Exclusions**

Télémetreurs électroniques de distance et caméras-vidéo pour les manœuvres sont défendues .

10. Catégories des véhicules de série et ceux similaires de série

Comme véhicules de série ou similaire de série sont considérés les véhicules dont le mesurage du châssis ainsi que la position des essieux par rapport au châssis correspond à des camions qui ont été vendus au moins 10 fois et qui sont en concordance avec le règlement présent . Toute modification du véhicule , qui n'est pas explicitement permise , est défendue . Pour toute question concernant le thème - série ou non série - il faudra que le team fasse recours à des documents révélant la conformité avec le règlement .

10.1 **Répartition des véhicules en catégories**

Catégorie II (en chiffre arabe 2)

Véhicules avec **2 essieux** - largeur de la voie minimum 1550 mm et
empattement ou écartement des essieux minimum 2300 mm

Catégorie III (3)

Véhicules avec **3 essieux** - largeur de la voie minimum 1751 mm et
empattement ou écartement des essieux minimum 3800 mm

Catégorie IV (4)

Véhicules avec **4 essieux ou plus** - largeur de la voie minimum 1751 mm et
empattement ou écartement des essieux minimum 4800 mm .

10.2 Facteur multiplicateur

Pour chaque véhicule sera calculé le facteur multiplicateur d'après ses dimensions actuelles . Ce facteur restera valable durant toute la saison .

Base de calcul du facteur multiplicateur :

Facteur = $1 - [(\text{différences des largeurs des voies} + \text{différences des écartements des essieux} + \text{différences des largeurs} + \text{différences des longueurs}) / 10.000]$

Exemple : $1 - [(40+300+70+350) / 10.000] = 0,924$

Le facteur multiplicateur sera pris en compte après la clôture de la manche . Les points de pénalités seront arrondis de façon commerciale .

10.3 Véhicules de base

- Véhicules en catégorie II :

empattement : 2900 mm ; voie : 1700 mm ; largeur : 2100 mm , surpassement du front du véhicule : 0 mm .

Le facteur multiplicateur améliore le score des grands véhicules et des petits véhicules .

- Véhicules en catégorie III

empattement : 4600 mm ; voie : 1900 mm ; largeur : 2300 mm , surpassement du front du véhicule : 0 mm .

Si un véhicule se présente au départ ayant des dimensions inférieures ce seront ces dimensions qui seront la base de la catégorie .

- Véhicules en catégorie IV

Un facteur multiplicateur ne sera pas pris en compte .

10.4 **Mesurage**

- Largeur de la voie : mesurée sur la première paire de roues actives (essieu)
- Empattement ou écartement des essieux : mesuré de la première à la dernière paire de roues actives (essieux) sur sol plat .
- Largeur du véhicule : la largeur maximale du véhicule sera la moyenne mesurée à la hauteur du moyeu de l'essieu avant et de l'essieu arrière .
- Surpassement du front du véhicule : partie la plus avancée du pneu de devant à la partie de devant du parechoc au cadre du châssis (les crochets de remorquage etc ne sont pas pris en compte)

10.5 **Type des véhicules acceptés . Poids**

Les véhicules suivants sont acceptés : camions , poids lourds , véhicules tracteurs de semi-remorque ou des véhicules spéciaux y correspondant . Voitures tout terrains , Pick-Ups etc. même avec classification comme poids-lourd pour le trafic routier selon le code de la route , ne correspondent pas aux termes de ce règlement . Le poids effectif pour tous les véhicules doit atteindre au minimum 2,5 tonnes (poids sans conducteur / passagers , avec le réservoir à vide) . S'il y a le moindre doute concernant le poids du véhicule , lors de la réception technique , l'équipe devra consulter la prochaine balance publique . Les coûts reviennent à l'équipage en question .

10.6 **Revêtements**

Tous les véhicules doivent avoir une carrosserie ou un revêtement derrière la cabine du conducteur.

Les données suivantes sont à respecter :

- la carrosserie ou les revêtements doivent commencer au max. 50 cm derrière la cabine , (l'espace entre le revêtement et la cabine peut être aménagé en forme de trapèze , mais doit être fabriqué de façon identique au revêtement) .
- la surface de roulement des pneumatiques et le bout arrière du châssis doivent être couverts .
- l'espace entre la carrosserie ou le revêtement et la surface supérieure des pneus doit mesurer au maximum 50 centimètres , mesuré sur sol plat , exception faite pour les revêtements des points de raccordements .

- le revêtement doit représenter un rectangle vu du dessus , avec son commencement au maximum 50 cm derrière la guérite , les angles peuvent être arrondis avec un rayon < 5 cm .
- le châssis extérieur métallique doit se composer d'un plan unique et ne doit pas être séparé , au cas échéant est inclus l'espace existant jusqu'à la cabine .
- le recouvrement ou revêtement doit être homogène , sans ouvertures , en matériaux acier ou tôle en aluminium avec une épaisseur d'au moins 0,8 mm , ou bien en matériaux plastiques très résistants avec une épaisseur d'au moins 4 mm , ou bien en bois avec au moins une épaisseur de 15 mm .
- il faut qu'une personne d'au moins 80 kg puisse y marcher dessus .
- il est permis qu'il y ait des perforations le long ou entre les traverses longitudinales afin de pouvoir installer des agrégats auxiliaires ,
- ces perforations ou ouvertures sont à recouvrir ,
- dans la catégorie IV il faut que la largeur soit au minimum 2,43 mètres

10.7 Recouvrement des essieux à direction

Tous les véhicules doivent avoir au dessus des essieux de direction une coiffe ou un revêtement qui recouvre la surface de roulement des pneus dans un angle d'au moins 30 degrés sur le devant et 50 degrés vers l'arrière (mesuré à la verticale en passant par le centre de la roue).

Ce revêtement doit en tout cas empêcher que des pierres et de l'eau soient projetés en haut . L'aile ou le recouvrement posé doit être la pièce d'origine . A titre de remplacement il est permis de se servir de tôles en aluminium ou en acier avec au moins 0,8 mm d'épaisseur . Il faut prévoir une protection des bords de la tôle ($r < 5$ mm) . Les matériaux plastiques , solides et résistants avec au moins 4mm d'épaisseur sont également permis .

10.8 Pare-chocs

Les pare-chocs de devant , aménagés en série , doivent être apposés et peuvent être construits en matériaux renforcés .

Au cas où aucun pare-choc n'est prévu en série il est obligatoire d'installer un pare-choc suivant les données ci-après :

- le pare-choc peut être posé jusqu'au bout du châssis ,
- il doit avoir au moins la largeur de la coiffe des roues ,
- il faut qu'il représente les contours extérieurs du véhicule ,
- en entrant dans une section il doit être en tout cas dans le même état que lors de la réception technique,
- les pare-chocs endommagés sont à remplacer par un tel identique en état neuf .

Données supplémentaires pour l'utilisation d'un pare-choc de série :

- les élargissements nécessaires sont à réaliser avec le même matériel avec lequel celui-ci a été fabriqué ,
- les élargissements sont à prévoir sur toute la hauteur du pare-choc .

Données supplémentaires pour l'utilisation d'un pare-choc fabriqué hors de série:

- le matériel utilisé pour la fabrication de ce pare-choc doit être un acier égal ou supérieur à un acier du type UNP 100 (résistance du matériel) sur toute la largeur ,
- la ligne de coupe doit être arrondie : $r > 5\text{mm}$,
- la pose au milieu du châssis doit correspondre au milieu du pare-choc ,
- L'espace entre le châssis et la cabine doit être totalement recouverte .

10.9 Cabine du conducteur

La cabine du conducteur peut être échangée contre une cabine de fabrication plus récente du même fabricant . Après l'échange de la cabine le team devra consulter et présenter le véhicule à un expert pour effectuer le contrôle . Un compte rendu de ce contrôle devra être présenté , rédigé en langue anglaise , française ou allemande . Par exemple en Allemagne par la mention du TÜV (les mines). Toute modification de la cabine du conducteur (par exemple prolongement ou transformation en cabrio) doit être auparavant approuvée par la OVS ou après présentation d'un document justificatif du constructeur de la cabine .

10.10 Soutènement et systèmes de protection

La protection de soutènement arrière et latérale peut être retirée . Des systèmes de protection contre des dommages et des dégats mécaniques du véhicule peuvent être installés .

10.11 Blocage du différentiel

Le blocage et l'ordre de maniement du différentiel longitudinal et transversal peut être changé .

10.12 Direction

Une direction assistée peut être installée .

10.13 Essieux

Le type de l'essieu encastré doit avoir été vendu de façon incontestable , au moins 10 fois pour ce type de véhicule . Les justificatifs du constructeur ou de l'importateur doivent être apportés par le concurrent . Les essieux à lift / élévateurs ne sont pas permis .

10.14 Radiateur

Le radiateur peut être déplacé . Le radiateur ainsi que les tuyaux doivent être recouverts de façon à ce qu'ils ne présentent au cas d'un endommagement aucun danger pour les pilotes et les

spectateurs . Le ventilateur mécanique peut être remplacé par un type électrique .

10.15 Boîte à vitesses et embrayage

La boîte à vitesses ou à répartition doit être le type standard pour ce véhicule et doit être vendue au moins 10 fois pour ce type de voiture . Les points de fixations doivent correspondre à l'original . Le système de l'embrayage n'est pas prescrit.

10.16 Allumage

Le dispositif d'allumage de type militaire peut être changé contre un modèle de type civil .

10.17 Moteur

Le rééquipement avec un autre moteur est possible : il devra correspondre à la base de série de fabrication ou aussi à une série ultérieure du type de véhicule en question construite par le même constructeur . Le moteur doit pouvoir être installé sans changements au niveau du châssis ou de la carrosserie et devra être fixé aux points d'origine . Le sens de montage du moteur de la série ne doit pas être modifié . Tous les documents concernant les changements et leur autorisation doivent être apportés par le concurrent .

10.18 Châssis et amortisseurs

La partie avant du châssis du véhicule (saillie frontale) peut être raccourcie . Les points de suspension des ressorts , des amortisseurs , les pare-chocs, la direction etc... ne doivent pas être modifiés . Le type d'amortisseur n'est pas prescrit . Le nombre d'amortisseurs ne doit pas être changé . Le pare-choc fixé à vis ne compte pas comme barre transversale . Le châssis ne doit pas être raccourci au-delà du point avant de la cabine du conducteur / capot du moteur et jusqu'à la première traverse . La partie arrière du châssis peut être raccourcie jusqu'à la première traverse derrière la suspension du dernier essieu . Le châssis doit être raccourci à gauche et à droite de la même mesure . Le châssis ne doit pas être modifié entre le raccourcissement permis à l'avant et le raccourcissement permis à l'arrière . Les traverses originales ne doivent pas être ôtées et ne doivent pas être changées dans le sens de leur opération .

10.19 Autorisations générales

Les agrégats auxiliaires peuvent être déplacés . Le modèle de la pompe à carburant est libre . Le déplacement des canaux d'aspiration du moteur et des filtres à air est autorisé . Le lieu d'installation et le volume du réservoir de carburant est libre - mais ne doit en aucun cas être placé dans la cabine du conducteur . L'installation de rétroviseurs supplémentaires est autorisé . Les rétroviseurs peuvent même être ôtés .

10.20 Exclusions

Ne sont pas admis : les freins indépendants pour une seule roue , un système de freinage en rapport avec les changements de direction , un système de direction agissant sur toutes les roues , les ressorts et amortisseurs avec réglage indépendant , même si l'équipement est offert dans la série par le constructeur .

10.21 À observer

Il est recommandé que la prise en vue de toute modification à un véhicule de série

est à annoncer aux commissaires techniques du OVS / Europa Truck Trial afin d'éviter que le véhicule soit éliminé ou classé en catégorie prototypes .

11 Les catégories des prototypes

Les prototypes sont des véhicules qui ne sont pas subordonnés aux règlements des véhicules de série et similaires de série mais qui sont en évidence visuellement un véhicule utilitaire .

11.1 Véhicules admis et leur poids

Le classement d'un véhicule d'être utilitaire se fait en principe d'après son optique : la guérite doit être de type poids lourd et positionnée analogue à un poids lourd . Superstructures et carrosseries basées sur des voitures particulières , break ou pickup ne sont pas admises . Il faut que le châssis , le moteur , la boîtes de vitesses , les essieux et toutes les pièces du système de freinage soient d'origine de poids lourds qui pourront être admis comme similaires à la série . Il faut que le poids effectif soit au moins 2,5 to sans pilotes et le réservoir à vide . En cas de doute concernant le poids du véhicule , lors de la réception technique , l'équipage devra consulter une balance publique . Les coûts reviendront à l'équipage en question . Les essieux doivent pouvoir porter au moins 2,5 to .

11.2 Facteur multiplicateur

Évaluation :

Facteur = $1 - [(\text{la différence empattement} + \text{la différence de la voie} + \text{la différence de la largeur} + \text{le surpassement du front}) / 10.000]$

Exemple : $1 - [(40 + 300 + 70 + 350) / 10.000] = 0,924$

Le facteur multiplicateur sera pris en compte pour chaque section et sera arrondi de méthode commerciale .

11.3 Véhicule de base

Empattement : 3200 mm ; voie : 1800 mm ; largeur : 2250 mm ; surpassement du front : 0 mm

Le facteur améliore le score des véhicules plus grands et des plus petits .

11.4 Points de mesure

largeur de la voie : mesurée au niveau du premier essieu actif

empattement - écartement des essieux : mesuré du premier au dernier essieu sur sol plat

largeur du véhicule : largeur maximale mesurée à la hauteur du moyeu de l'essieu .

surpassement du front : partie la plus avancée du pneu de devant à la partie

de devant du parechoc au cadre du châssis (les
crochets de remorquage etc ne sont pas pris en
compte)

11.5 Direction

Il faut que les roues de l'essieu avant soient toujours manœvrables même moteur éteint .

11.6 Portes et grilles

Les portes , demi-portes ou des grilles correspondantes doivent être installées .

11.7 Revêtement du moteur

Le moteur ainsi que les pièces de l'alimentation en carburant et le système d'eau de refroidissement, et toutes les pièces avec rotation ou mobiles doivent être recouvertes (couverture par une plaque en acier de 0,8 mm d'épaisseur ou autre matériau techniquement adapté, pas de bois).

11.8 Essieux et roues

les essieux élévateurs / lift peuvent être soulevés dans la section à moins que la l'écartement des essieux / empattement ne diffère tel que le véhicule tombe dans une autre classe . Le véhicule doit posséder au moins 4 roues motrices .

11.9 Sécurité

Les véhicules ne doivent représenter aucun danger pour le conducteur , les passagers et les spectateurs .

11.10 Autres Restrictions

Aucune

11.11 Dispositions transitoires

Tous les véhicules de la classe des prototypes qui ne correspondent plus au règlement 2015 mais qui ont participé à au moins une manche de L'Europa Truck Trial dans les années 2012 , 2013 ou 2014 auront sans changements l'admission aux épreuves jusqu'en 2017 inclus . À partir de la saison 2018 le facteur multiplicateur sera augmenté de 0,15 .

Les véhicules qui à partir de la saison 2015 ne participeront pas sur 2 ans de suite à l'Europa Truck Trial ne seront plus admis aux épreuves s'ils ne correspondent pas au règlement en vigueur .

E Sécurité et l'environnement

12 Règles de sécurité

12.1 Cages de protection au retournement / arceaux de sécurité

Tous les véhicules participants doivent être équipés de cages / arceaux de protection au

retournement qui préservent l'espace de survie des conducteurs et passagers entre autres au cours de aléas surgissants dans les courses trial (culbutes multiples, culbute sur l'axe longitudinal). Les participants doivent calculer la stabilité de la cage / arceau et se procurer cette cage de protection au retournement en toute conscience de leur responsabilité . S'il y a un doute de la part du commissaire technique, une personne habilitée doit en cas de besoin présenter les documents d'estimation ou un certificat d'aptitude pour le système installé . Une surdimension du système évite les blessures des occupants et diminue les dégâts sur le véhicule, et évite le renvoi immédiat pour cause de dégâts . Les véhicules avec poste de pilotage ouvert doivent être munis de grilles en mailles serrées servant à empêcher l'entrée de branches , pierres etc .

12.2 Réparations des cages de sécurité / arceaux de sécurité

Les cages / arceaux de sécurité qui ont été endommagés sérieusement sont à remplacer. Après une culbute ou un retournement et le constat d'un dégat à la cage / arceau une réception technique représentée par deux commissaires techniques ou un commissaire technique et le commissaire en chef doit être engagée selon les règles de la réception technique . Les cages / arceaux n'ayant été endommagés que partiellement (parties à dilatation , pressurées ou gravement déformées) sont à réparer de manière suivante : la partie endommagée est à extraire jusqu'à la prochaine soudure non endommagée et à remplacer par soudure par un élément adapté ou préfabriqué , conformément aux exigences prescrites à une cage de sécurité. La réparation compétente décidera sur la poursuite du véhicule pour cette épreuve . Des véhicules avec cage / arceau endommagés et non réparés de façon professionnelle sont à exclure de la suite des épreuves .

12.3 Remorquage et remise sur les roues

Tous les véhicules doivent avoir un dispositif de remorquage et de remise sur les roues sur le front avant et arrière . La solidité et la stabilité de ce dispositif doit rendre possible le sauvetage du véhicule . Les pièces mobiles ou détachables doivent être fixées à l'aide d'une goupille ou d'une attache adéquate . Chaque véhicule doit avoir installé à l'extérieur du véhicule et fixée à une traverse de la cage de sécurité une sangle (pas de câbles en acier) prêt à l'emploi immédiat . La longueur doit avoir ou moins 5 mètres et l'enlèvement de la sangle doit pouvoir se faire en un peu de temps . La solidité de cette sangle doit être au moins égale au double du poids de ce véhicule . La cage / arceau de sécurité doit comporter en haut dans la partie gauche et droite un dispositif permettant l'accrochage de la sangle pour la remise sur roues .

12.4 Sécurité : le casque et la ceinture

Pour les conducteurs et les passagers, le port d'un casque testé et admis par la loi internationale est prescrit . Tous les occupants doivent porter la ceinture de sécurité dans la section . Sont prescrites des ceintures de sécurité avec au moins 4 points de fixation ou à harnais . Une combinaison des deux n'est pas autorisée . Les points de fixation dans la cabine du pilote et aussi sur le sol doivent être renforcés . Un guide de courroie doit éviter le dégagement de la ceinture se trouvant sur l'épaule du pilote . Le port du casque et la ceinture sont obligatoires aussi lors du sauvetage de personnes se trouvant dans le véhicule .

12.5 Sièges et poignées

Les sièges de série peuvent être munis d'une ouverture permettant et facilitant la fixation convenable des ceintures . Chaque conducteur / passager doit avoir à disposition un siège correct . Une grille protectrice qui évite qu'une partie du corps puisse dépasser en dehors (mains, bras etc.) est vivement conseillée . Pour le ou les passagers , sont prescrites des poignées solides à l'aide desquelles ils peuvent se retenir et qui sont faciles à atteindre même

attaché à la ceinture .

12.6 Appuie tête

L'appuie tête doit être en mesure de résister à une accélération de 5G en sens arrière et à une masse accélérée de 17 kg . La taille doit être de dimension à ce que la tête du conducteur ou du / des passagers soit retenue , et ne puisse pas échapper en cas de décélération et que l'incarcération de la tête entre l'appuie tête et la cage / arceau de sécurité ne puisse pas survenir.

12.7 Dispositifs de sécurité pour la cabine et le capot du moteur

Les véhicules possédant une cabine à bascule doivent se munir d'un système de sécurité supplémentaire pour éviter le basculement de la cabine pendant l'épreuve . Une simple mesure de sécurité est la suivante : boulon en acier ou une vis d'au moins 16 mm de diamètre . Double mesures de sécurité : des boulons en acier ou des vis d'au moins 12 mm de diamètre . Les chaînes et les câbles en acier sont également admis . Les capots doivent être munis en plus de la fermeture d'origine en supplément une fermeture évitant l'ouverture du capot, en cas de défaillance de la fermeture normale.

12.8 Les portes

Le verrouillage des portes dans la section est interdite . Les poignées ouvre-porte en dedans et au dehors doivent demeurer en fonction .

12.9 Pare-brise

Les pare-brises doivent être en verre feuilleté , toutes les autres vitres en verre de sécurité . Dans le cas où le pare-brise ne soit pas en verre feuilleté le port de lunettes de sécurité ou le port d'un casque intégral est obligatoire . Il est permis de conduire sans pare-brise .

12.10 Extinction

Chaque véhicule doit transporter au moins 12 kg de poudre d'extinction ou un produit de la même efficacité adapté pour incendies classés A et B . Les extincteurs doivent être installés à l'extérieur , bien à portée de main . Un extincteur d'au moins 2 kg pour incendies du type A, B, C doit être fixé à l'intérieur de la guérite du conducteur de manière à ce que le conducteur / passager puisse le détacher facilement de son support .

Le type du produit d'extinction, la quantité et le poids total (litres ou kilos) le nom du fabricant , le type d'extincteur , et le type du produit doivent être indiqués sur les réservoirs . En outre sont exigés un manuel illustré de l'emploi / mode d'emploi , un exposé graphique des types d'incendies , et un panneau d'avertissement . Pour systèmes automatiques : en alternative l'équipement d'un système d'extinction automatique qui correspond aux lois internationales de l'automobile (FIA)est admis .

L'équipe est responsable du fait que le système d'extinction soit régulièrement révisé -au moins tous les deux ans - par un expert compétent . Les preuves des contrôles doivent être présentées le cas échéant . Il y a moyen d'apposer une plaquette sur l'extincteur . Par rapport aux dures conditions subies lors des épreuves du Trial des contrôles plus fréquents sont à prévoir .

12.11 Couteau de sécurité

Pour couper la ceinture de sécurité il est nécessaire d'avoir au moins un couteau à bord ,

pouvant être saisi sans problèmes même attaché à la ceinture par le conducteur ou le passager .

12.12 Survêtements

Le port de survêtements ininflammables est vivement conseillé .

13 Protection de l'environnement

13.1 Il doit absolument être garanti que , même en cas de situation extrême du véhicule que ni carburant , ni huile puissent s'échapper . Le réservoir de carburant doit être protégé contre des dégâts survenant de l'extérieur même en cas de tonneau ou de retournement du véhicule . La protection du réservoir de carburant devra se faire par un dispositif de cage / arceau de sécurité approprié au réservoir , ou bien le réservoir devra être placé à un autre endroit du véhicule afin que la protection soit garantie . il peut aussi être changé contre un autre réservoir approprié .L'aération avec une soupape à double efficacité , couvercle de remplissage éventuellement avec une fermeture à vis . En cas de non observation de ces règles une exclusion est possible .

13.2 Pour pouvoir protéger l'environnement il est nécessaire de positionner des cuvettes ou des caches appropriées d'après les normes de l'EU en dessous des points du véhicule d'où peuvent provenir des gouttes ou fuites d'huiles (moteur , ponts , etc.) afin qu'il n'y ait aucune pollution du terrain . Cette règle devra aussi être appliquée lorsque le véhicule est en stationnement lors des épreuves .

Ces mesures peuvent être prescrites par le délégué de l' OVS en matière de la protection de l'environnement ou aussi par l'administration ayant donné l'accord aux épreuves . Des caches appropriées peuvent être louées du OVS .

13.3 L'approvisionnement en carburant dans le parc fermé des véhicules de compétition et sur le terrain des épreuves est strictement interdit .

13.4 Le non respect de ces mesures peuvent entraîner l'exclusion du team .

13.5 Le délégué à l'environnement du OVS a le droit d'exclure un participant de la poursuite des épreuves à la suite d'infractions graves à l'environnement . Il peut décider de la clôture de la section . Le commissaire en chef doit être informé des décisions prises .

F Protestations

14. Généralités

14.1 Toutes les protestations doivent être présentées par écrit . Elles sont acceptées en langue allemande , anglaise , et française . Chaque protestation ne peut concerner qu'un seul point à la fois . La protestation doit toujours se rapporter à un évènement de l'épreuve .

14.2 Droit de protester

Seuls les participants effectifs à l'épreuve ont le droit de présenter une protestation.

14.3 Taxes

La taxe de protestation s'élève à 100 €. Au perdant de la protestation revient le coût total de la procédure .

15. Protestation

15.1 Protestation techniques

Les protestations techniques doivent être remises par écrit incluant la taxe et éventuellement les coûts du démontage ultérieur au plus tard avant la clôture de la dernière section de la catégorie en question .

15.2 Protestations contre l'évaluation

Chaque team contresigne son évaluation au moment de quitter la section. À cette occasion une protestation écrite contre l'évaluation peut être déposée . Les protestations contre l'évaluation d'autres concurrents dans la section doivent être déposées lors de la clôture de la section au commissaire . Ce procédé répond des délais admis . Au cas qu'il y aurait 2 groupes pour la catégorie la protestation résultante devra être remise par écrit avec la taxe au plus tard 15 minutes après la clôture de la dernière section du groupe en question .

15.3 Protestation contre la notation

Protestations contre la notation (faute de calcul , de transcription) doivent être déposées dans un délai de 15 minutes après l'affichage des évaluations (sans taxes) . L'affichage se fera les jours des épreuves à 19 :00 h au bureau mobile de la OVS .

16 Décisions

16.1 Décisions concernant les protestations

Toutes les protestations seront décidées par les commissaires présents . Les décisions prises sont si possible remises par écrit avant la remise des prix aux vainqueurs .

16.2 Appel

Les parties/teams concernés peuvent faire appel contre les décisions des commissaires prises afin de remédier les sujets des protestations en déposant l'appel au comité d'arbitrage .

17 Comité d'arbitrage

17.1 Généralités

Toute demande à la commission d'arbitrage doit être présentée par écrit au président de la commission d'arbitrage selon les règles de l'arbitrage .

Voici l'adresse de la commission :

OVS – Schiedskommission

6 , Laurenz – Dorrer – Strasse

A – 3300 AMSTETTEN

Les demandes par e-mail : **trucktrial@arcor.de** sont également admises.

Toute demande devra être formulée en langue allemande ou anglaise ou française .

17.2 Droit de déposer une demande

Chaque personne concernée par une décision de protestation a le droit de déposer une demande .

Le commissaire en chef sportif a aussi le droit de déposer une demande.

17.3 Taxes

La taxe s'élève à 300€ . D'autres taxes peuvent être éventuellement fixées d'après les règles de l'arbitrage .

17.4 Appel

Contre les décisions prises par la commission d'arbitrage il ne sera pas possible de faire appel.

Tenez en compte que la sécurité est primordiale .

Copyright © by OVS .

Touts les droits réservés .

Avis très important :

Seul valable est le règlement rédigé en langue allemande .

La traduction en autres langues ne tient que pour l'information .

Traduction en langue française : copyright © by Jean H. Zimmer

Page made by JE_Zi_01_01_2016;