

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. Le permis de conduire doit être présenté à chaque course. Un team consiste au maximum de 3 personnes par manche. 2 Personnes peuvent être désignées comme pilote du véhicule à l'inscription avant la saison. Le changement de pilote ne peut avoir lieu que d'une manche à l'autre. Dans une manche, seul le pilote actuel a le droit de manœuvrer le véhicule. Lors des épreuves chaque personne doit impérativement être membre que d'un seul team. Les pilotes inscrits ne peuvent être membre que d'un team pour toute la saison. 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 complète doit être réalisée en ligne sur le site internet dans le temps imparti. Les inscriptions tardives ne sont admises que s'il reste des places. La taxe pour l'inscription peut être payée en liquide sur place ou versée sur le compte en banque de l'OVS. L'inscription sur place et la réception technique n'auront lieu que dans la période annoncée au tableau d'affichage (également sur Internet).

1.3. Assurances

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 n'est pas obligatoire si l'OVS a conclu une assurance tout risques globale pour cette manche. En cas d'absence de contrat d'assurance, le participant est à exclure de la manche.

1.4. Changement de voiture et double départ

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. Les véhicules en double départ doivent porter une plaque réversible, avec le premier numéro de départ sur la face avant et le second numéro sur la face arrière. Le numéro de départ qui n'est pas mis en œuvre doit être recouvert et invisible. 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. S'il n'y a pas au minimum 3 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 colorisée d'un ruban adhésif comme suivant :

catégorie II – noir catégorie III – verte catégorie IV – jaune catégorie V – rouge

Toutes les autres portes auront la tête du piquet de gauche colorisé (généralement en blanc) et seront à franchir par toutes les catégories. Une colorisation en bas du piquet n'est valable 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 où le bon déroulement n'est plus garanti. Dans ce cas il y aura 0 (zéro) 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 soussignant l'inscription, renoncer personnellement aux revendications de dédommagement.

3.2. Contrôle du taux d'alcool

Chaque participant déclare avec sa signature sur la feuille d'inscription 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 par 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 doit être signalée à l'OVS. La publicité des sponsors de l'OVS devra être invisible pour la durée d'une autre compétition et aussi lors d'une présentation du véhicule au public. Toutefois le consentement écrit pourra être demandé à l'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 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 d'identification 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 d'identification 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 d'identification ne devra en aucun cas être masqué par quoi que ce soit.

Espace publicitaire :

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 II et Proto : hauteur (H) = 70cm et largeur (L) = 30cm ou H = 40cm et L = 60cm ou H = 30cm et L = 90cm / Catégories III et IV : H = 100cm et L = 40cm ou H = 45cm et L = 80cm ou H = 30cm et L = 120cm

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 = 10cm et L = 180cm ou H = 20cm et L = 90cm. À l'arrière une zone de H = 10cm et L = 180cm ou H = 20cm et L = 90cm.

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) Évaluation, 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 des participants est toutefois garanti. 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 le calcul du 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 ème place = 25 points
- 2 ème place = 20 points
- 3 ème place = 17 points
- 4 ème place = 15 points
- 5 ème place = 13 points
- 6 ème place = 11 points
- 7 ème place = 9 points
- 8 ème place = 7 points
- 9 ème place = 5 points
- 10 ème place = 3 points
- 11 ème 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 ou plus dans la saison en auront 1 annulée afin qu'il n'y ait que 6 courses qui soient prises en compte. Pour 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 manches ou plus) la course supprimée sera prise en compte dans la décision. Si cela ne départage quand même pas ou s'il n'y a pas de course supprimée, 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 où un team est 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. - excepté si 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 marshall 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 des points donnés peut être contresignée par le pilote ou le copilote après la conduite de la section.

6.2. Position de départ

Les teams/équipages des différentes catégories seront, par rapport à leur classification dans le championnat, répartis en groupes. Les équipages en double départs seront intégrés dans le même groupe. Double départ : Les équipages en double départs sont les premiers à être affectés aux groupes. Entre deux équipages de double départs un autre véhicule devra être positionné. En cas de besoin le deuxième équipage sera placé une position en arrière. Si un des deux équipages des double départs se trouve en dernière position, le second équipage sera placé une position en avant. Si un véhicule ne participe pas à une section, cela ne modifiera pas la suite des départs. Dans le cas où 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 désignées pour le championnat dans leur groupe. Dans le cas où 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 de l'OVS.

6.3. Départs de dernière minute

Les départs de dernière minute sont admis jusqu'au passage du dernier véhicule, d'après les prescriptions dans les § 6.1 et 2.3.

6.4. Refus d'une section et nombre maximum de 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 dans cette section et 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 (s'il y en a plusieurs) et de son parcours dans la section. Les Marchalls ne sont pas autorisés à donner des explications. Si 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

- 6.6.1. Conduite en groupe : chaque porte qui pendant le concours n'a été franchie par aucun concurrent indépendamment des catégories des véhicules sera annulée et ne sera pas prise en compte pour l'évaluation.
- 6.6.2. Conduite en catégories : Toute porte qui n'a été franchie par aucun véhicule de la catégorie sera retirée de la compétition.

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. Le commissaire ou le surveillant désigné par lui donne le signal de départ. La totalité du terrain délimité par les barrières, les banderoles, les poteaux et les barrages peut être utilisé pour la conduite durant l'épreuve. Si les portes ne sont pas numérotées, elles peuvent être passées dans l'ordre de choix de l'équipage. Les portes peuvent être traversées dans le sens de la direction de conduite en marche avant ou marche arrière. Le marquage colorié 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 enfoncement 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. Des buissons, des branches, des câbles de toute sorte etc. entraînés par le véhicule sont considérés comme une partie du véhicule. Si un véhicule est entré dans une porte sans pouvoir la passer 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 min, indépendamment de la direction de déplacement ultérieure
7.2.3	3	Changements de direction en conduisant, roulant ou glissant sur plus de 10cm
7.2.4	8	Toucher un piquet
7.2.5	40	Renverser un piquet
7.2.6	40	Chaque porte franchie dans la mauvaise direction
7.2.7	40	Chaque porte franchie pour la 2 ^o fois dans la bonne direction
7.2.8	40	Chaque porte d'une autre catégorie franchie
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 franchie. Une porte non franchie par tous les concurrents sera annulée.
7.2.13*	40+	Fois le nombre des portes non franchies, et en corrélation avec :
7.2.14*		Refus
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 le 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 depuis la cabine
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 depuis la cabine (7.2.10), les points de pénalité pour n'être pas prêt pour le départ (7.2.11), les points de pénalité pour non-franchissement des portes lors d'un refus de zone (7.2.14) 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. Contrôle technique et publicité

8.1. 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. Si une équipe doit changer un pneu après l'acceptation technique, il doit être remplacé par la même roue. Si une autre roue (profil différent, fabricant différent, taille différente, jante différente) doit être montée, le changement doit être signalé immédiatement au bureau de gestion. Dans ce cas, le véhicule est remesuré. L'évaluation pour toute la course est basée sur le facteur défavorable pour l'équipe. 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. Inspection de 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 modification, ce délai passé, l'équipage est menacé d'exclusion.

D) Prescriptions techniques et classification des véhicules en catégories

9. Prescriptions techniques spécifiques

9.0. État technique et modifications techniques

L'état technique du véhicule ne doit en aucun cas présenter un danger quelconque pour les personnes, le matériel et l'environnement. Afin qu'il n'y ait pas d'objections et pas de refus il est vivement recommandé de consulter les commissaires techniques de l'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 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. Les 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 qu'en cas de 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 tel, et pouvant être actionné par le conducteur attaché - l'interrupteur doit couper l'alimentation électrique de la pompe à 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 et émission

Pour les véhicules, le niveau de bruit ne doit pas dépasser les valeurs du véhicule lors de son introduction sur le marché. Les valeurs d'émission des moteurs installés ne doivent pas dépasser les valeurs de la série. Les gaz d'échappement doivent être évacués vers le haut.

9.4. Éclairage

Les installations d'éclairage du véhicule peuvent être retirées dans la mesure où 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 câble, 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 côté etc.

9.6. Roues et pneus

Non admis sont également des pneus de concours, comme des purs „Noppenprofile“ dans la catégorie des séries. La taille des pneus reste libre. Le profil des pneus est libre tant qu'il est admis et autorisé pour la circulation routière par le constructeur ou le revendeur, 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 du 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 les pneus gonflés à l'air. L'utilisation de chaînes est interdite. Voir aussi §8.1.

9.7. Batterie

La batterie doit être placée à l'extérieur du cockpit dans un conteneur fermé et doit être aussi étanche que possible. Les pôles de la batterie doivent être recouverts.

9.8. Exclusions générales

Télémetreurs électroniques de distance et caméras-vidéo pour les manœuvres sont interdits. Le remplacement des rétroviseurs nécessaires à l'utilisation des véhicules sur la route par des combinaisons caméra-moniteur installées en permanence est autorisé.

10. Catégories des véhicules de série et similaires

Comme véhicules de série ou similaire aux séries 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 montre des documents révélant la conformité avec le règlement.

10.1. Répartition des véhicules en catégories

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

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

Catégorie IV : Véhicules avec 4 essieux ou plus - largeur de la voie minimum 1751 mm et empattement ou écartement des essieux minimum 4800 mm

Les différences de taille des camions sont compensées par des multiplicateurs (voir 10.2 à 10.4)

10.2. Facteur multiplicateur

Base de calcul du facteur multiplicateur : $\text{Facteur} = 1 - [(\text{différence de largeur de la voie (2,5 fois pour la catégorie II)} + \text{différence d'empattement (2,5 fois pour la catégorie II)} + \text{différence de largeur (2,5 fois pour la catégorie II)} + \text{Porte-à-faux avant}) / 10\,000]$

Exemple de véhicule : $\text{Différence de largeur de la voie} = 300 \text{ mm} / \text{Différence d'empattement} = 40 \text{ mm} / \text{différence de largeur} = 70 \text{ mm} / \text{Porte-à-faux avant} = 350 \text{ mm}$

Exemple Catégorie II : $1 - [(750 + 100 + 175 + 350) / 10.000] = 0,863$

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

Le multiplicateur sera considéré à la fin de la compétition et arrondi au nombre entier.

10.3. Véhicules de base

Catégorie II : empattement : 2900 mm / voie : 1700 mm / largeur : 2100 mm / porte-à-faux avant : 0 mm

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

Véhicules en catégorie III : empattement : 4500 mm / voie : 1800 mm / largeur : 2200 mm / porte-à-faux avant : 0 mm

Si un véhicule a des valeurs mesurées inférieures, la plus petite valeur s'applique.

Véhicules en catégorie IV : empattement : 4800 mm / voie : 1800 mm / largeur : 2300 mm / porte-à-faux avant : 0 mm
Si un véhicule a des valeurs mesurées inférieures, la plus petite valeur s'applique.

10.4. Points de 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: Moyenne de la largeur max. du véhicule mesurée à la hauteur du moyeu de l'essieu avant et arrière.
porte-à-faux avant : partie la plus avancée du pneu avant jusqu'à la partie avant du parechoc au cadre du châssis (les crochets de remorquage etc. ne sont pas pris en compte).

10.5. Type des véhicules acceptés et Poids

Les véhicules suivants sont acceptés : camions, poids lourds, véhicules tracteurs de semi-remorque ou des véhicules spéciaux y correspondant que le fabricant propose impérativement avec un poids minimum autorisé à partir de 3,5 tonnes. Voitures tout terrains, Pick-Ups etc. même avec classification 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 2,8 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'espacement 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'espacement 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 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, perforations ou ouvertures sont à recouvrir.
- Dans la catégorie IV il faut que la largeur soit au minimum de 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 4 mm 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,
- les traverses de cadre ne doivent pas être enlevées,
- il faut qu'il représente les contours extérieurs du véhicule,

- il doit avoir au moins la largeur de la coiffe des roues,
- 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-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 : $r > 5$ 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 recouvert.

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 dégâts 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 thermique 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. Le rééquipement en moteur électrique est autorisé. Pour un entraînement à moteur unique, la position du moteur électrique doit correspondre à celle du moteur thermique. Le choix du fabricant est libre. Pour un entraînement à moteurs multiples, les essieux de véhicules utilitaires du constructeur du véhicule de base sont autorisés. Les moteurs de moyeu de roue ne sont pas autorisés.

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 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. Le pare-choc fixé à vis ne compte pas comme barre transversale. 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 façon égale. 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. Réservoir de carburant

Le réservoir de carburant est fixé correctement dans le véhicule, peut être déplacé et doit être protégé contre les dommages extérieurs, même en cas de retournement. Cette protection doit être garantie par des barres de protection ou par un emplacement approprié sur le véhicule. Le réservoir de carburant peut également être remplacé par un autre réservoir de carburant approprié pour véhicule ou pour bateau. La pression est égalisée à l'aide d'une valve agissant des deux côtés (clapets anti-retour), qui empêche de manière fiable le carburant de s'échapper dans n'importe quelle position du véhicule, notamment en cas de retournement.

10.20. 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 autorisée. Les rétroviseurs peuvent même être ôtés.

10.21. Moteur électrique/hybride

Les véhicules à propulsion électrique ou hybride sont classés dans la catégorie de véhicules dans laquelle ce véhicule à moteur à combustion démarrerait en fonction du nombre d'essieux. En cas de transformations, les documents concernant la sécurité des composants installés doivent être soumis avant la réception technique. La batterie de traction doit être installée de manière à éviter tout dommage mécanique. Les câbles doivent être protégés de la même manière. La zone à haute tension doit être marquée. La zone à haute tension doit pouvoir être coupée en cas d'accident.

10.22. Moteur électrique

Tous les composants haute tension (HT) doivent répondre aux exigences automobiles et doivent être protégés contre les dommages extérieurs, y compris en cas de renversement. Cette protection doit être garantie par des barres de protection ou par un emplacement approprié sur le véhicule. La batterie de traction doit être fixée au châssis du véhicule de telle manière qu'elle ne puisse en aucun cas s'en détacher, notamment en cas de retournement. L'installation de composants et de câbles HT dans le cockpit n'est pas autorisée. Le système HT doit être conçu de manière à ce qu'un défaut à lui seul ne puisse pas entraîner un risque électrique. Minimum requis:

Boucle de sécurité (« Interlock ») avec disjoncteur, à l'avant et à l'arrière, pour tous les composants HT utilisant des connexions enfichables avec des contacts enfichables avancés pour couper l'ensemble du système HT utilisant un contacteur d'isolement dans la batterie de traction pour éviter les défauts d'arc.

Exécution des raccords de câbles/raccords enfichables, des composants et des connecteurs enfichés au moins IP 4X selon DIN EN 60529 (VDE 0470-1).

Les couvercles des pièces sous tension qui ne sont pas protégés contre le contact direct ne peuvent être retirés qu'avec des outils spéciaux ou par destruction, coloration uniforme et clairement reconnaissable de tous les composants HT en orange.

Surveillance de l'isolement des conducteurs actifs entre eux et par rapport à la masse du véhicule.

Connecter toutes les pièces conductrices du véhicule via une égalisation de potentiel pour éviter la formation de potentiels différents.

Le véhicule doit être marqué comme véhicule électrique de tous côtés, dans la zone du numéro de départ (Annexe 1). Documents à remettre 14 jours avant le contrôle technique :

- a. Preuve d'origine des composants HT utilisés
- b. Fiche de données de sécurité avec description de l'emplacement (Annexe 2) des composants
- c. Carte de secours avec instructions pour la mise hors tension du système HT

10.23. Exclusions

Ne sont pas admis : un système de direction agissant sur toutes les roues, les ressorts et amortisseurs avec réglage indépendant, même si l'équipement est disponible en série par le constructeur.

10.24. À observer

Il est recommandé que toute modification apporté à un véhicule de série soit annoncée aux commissaires techniques de l'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 visuellement un véhicule utilitaire. Ils peuvent être conçus avec 2, 3 ou plus d'essieux. Les véhicules doivent être d'apparence comparable et satisfaire aux exigences visuelles et techniques de la série Europa Truck Trial.

11.1. Véhicules admis et leur poids

Le classement d'un véhicule en 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, la guérite ou la cabine, 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 2,8 tonnes 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 devront pouvoir porter au moins 2,8 tonnes.

11.1.1. La guérite

La guérite ou la cabine doit être originaire d'un véhicule que le fabricant ne propose que sur un véhicule ayant au minimum un poids total autorisé de 3,5 tonnes ou plus. Guérites de fabrication non industrielles ne sont autorisées et acceptées que s'ils correspondent ou ressemblent à une guérite originale d'un véhicule du type camion. La guérite de ce véhicule doit comporter à part le siège du pilote tous les éléments nécessaires à la conduite. La guérite doit être fermée à l'avant et à l'arrière. Elle doit avoir des portes ou demi-portes avec pour protection un filet ou une toile, un toit même de type cabriolet, un encadrement de la vitre (parebrise) de devant même sans vitre encadrée. L'autorisation et l'acceptation de ce véhicule sera prononcée par les commissaires.

11.2. Facteur multiplicateur

Calcul pour 2 essieux :

Facteur = $1 - [(différence\ d'empattement + différence\ de\ voie + différence\ de\ largeur + porte\text{-}à\text{-}faux\ avant) / 10.000]$

Exemple

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

Calcul pour 3 essieux ou plus (le facteur se détériore du multiplicateur 0,67) :

Facteur = $1 - [(différence\ d'empattement + différence\ de\ voie + différence\ de\ largeur + porte\text{-}à\text{-}faux\ avant) / 10.000] * 0,67]$

Exemple

$1 - [(40+300+70+350) / 10.000] * 0,67] = 0,949$

Ural Proto : 4685 mm 2025 mm 2452 mm 545 mm au lieu de 0,7543 nouveau 0,8354

Le facteur multiplicateur sera pris en compte pour chaque section et arrondi au nombre entier.

11.3. Véhicule de base

Empattement : 3200 mm / largeur de la voie : 1800 mm / largeur : 2250 mm / Porte-à-faux avant : 0 mm

Si un véhicule se présente au départ avec des valeurs de mesure inférieures, c'est la valeur la plus faible qui s'applique.

11.4. Points de mesure

Largeur de la voie : mesurée sur la première paire de roues actives (essieu).

Empattement : mesuré de la première à la dernière paire de roues actives (essieux) sur sol plat.

Largeur du véhicule : la largeur max. moyenne mesurée du véhicule à la hauteur du moyeu de l'essieu.

Porte-à-faux avant : partie la plus avancée du pneu avant jusqu'à la partie avant 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 manœuvrables 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 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. Autorisations exceptionnelles

Un véhicule n'ayant pas eu le droit de participer à l'épreuve à cause de sa présentation optique pourra avoir une unique autorisation exceptionnelle. Cette autorisation exceptionnelle sera accordée par le cadre (commissaire) sportif et ou bien par les commissaires techniques. Le véhicule ainsi autorisé à l'épreuve ne sera évalué que pour cette épreuve. Il ne participera pas à l'évaluation du championnat.

E. Sécurité et l'environnement

12. Règles de sécurité

12.1. Cages de protection au retournement

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 surgissant 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

Les cages / arceaux de sécurité qui ont été endommagés sérieusement sont à remplacer. Après une culbute ou un retournement et le constat d'un dégât 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 exclusion de la suite des épreuves.

12.3. Remorquage et remise sur les roues

Tous les véhicules doivent comporter deux équipements de remorquage ou de sauvetage (droit et gauche) à l'avant et à l'arrière. Leur taille et leur résistance doivent être telles que des crochets de Ø 50 mm puissent être suspendus et que le véhicule puisse être récupéré. Les pièces mobiles doivent être sécurisées avec une goupille fendue ou similaire. Chaque véhicule doit être équipé d'une sangle de sauvetage d'une longueur minimale de 5 m (pas de câble en acier). La sangle doit être à portée de main / fixée au véhicule. La force de traction de la sangle de sauvetage doit être au moins deux fois

supérieure à celle du port en lourd du véhicule (sceau d'approbation). La conception des côtés supérieur gauche et droit de la cage de roulement doit permettre de fixer les moyens de support de manière inamovible.

12.4. Casque et ceinture

Pour les conducteurs et les passagers, le port d'un casque testé et admis par la loi internationale est prescrit. Les normes reconnues sont celles en vigueur en sport automobile (ECE / FIA / SNELL / JIS). 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

Chaque conducteur / passager doit avoir à disposition un siège correct. Seuls les sièges conformes à la norme FIA 8855-1992 ou 8855-1999 ou 8862-2009 sont autorisés. Il est fortement recommandé de fixer un filet de protection pour éviter les blessures des parties du corps en suspens (mains, bras) en cas de retournement.

12.6. 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 mesure 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.

12.7. Les portes

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

12.8. Vitres avant, latérales et arrière

Les vitres avant doivent être en verre feuilleté, toutes les autres vitres en verre de sécurité. Si le pare-brise n'est pas en verre feuilleté, des lunettes de protection ou un casque intégral doivent être portés. Toutes les vitres peuvent être remplacées par des vitres en plastique (par exemple vitre Makrolon). Il est permis de conduire sans pare-brise.

12.9. Moyens d'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. 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.

12.10. 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.

12.11. Vêtements

Le port de Vêtements 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.

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.

- 13.3. L'approvisionnement en carburant des véhicules de compétition dans le camp des participants et sur le terrain des épreuves est strictement interdit.
- 13.4. Le non-respect de ces mesures peut entraîner l'exclusion du team.
- 13.5. Le délégué à l'environnement de l'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. Général

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 événement de la compétition.

14.2. Droit de protester

Les partants ne peuvent protester que contre les manches auxquels ils participent.

14.3. Frais de protestation et paiement

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 dans la section

Après avoir quitté la section concernée, les réclamations contre sa propre évaluation peuvent être enregistrées par écrit. 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 où 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 30 minutes après l'affichage des évaluations (sans taxes). L'affichage se fera les jours des épreuves à 19:00h au bureau mobile de la OVS (à 18 :00h pour la finale de la saison).

16. Décisions dans les arbitrages de réclamation

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

Une réclamation contre une décision peut être contestée par l'une des parties concernées auprès de la Commission 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 : leitung@europatrucktrial.at sont également admises.
Toute demande devra être formulée en allemand, anglaise ou français.

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. Payeurs de droits d'entrée et porteurs de coûts

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.

N'oubliez pas : la sécurité d'abord !!

Droits d'auteur : OVS

Tous les droits sont réservés.

Annexe : 1



Annexe : 2

