



15-02-2009

Europa Truck Trial 2009 **Règlement officiel valable pour l'année 2009**

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 de toutes les roues, poids lourds Oldtimer, engins à traction et engins automatiques . Ces épreuves ont lieu majoritairement en Europe. Pendant ce concours, 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 relation avec le 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 et la relève des données pour la feuille d'inscription.

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 . Un team consiste au maximum de 3 personnes – un conducteur et 2 passagers -. 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 des passagers est de 16 ans. 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**. Les passagers mineurs ont besoin de la signature du chef de famille ou tuteur

sur l'inscription. L'office du **OVS** demande de déposer l'inscription pour l'entière saison **jusqu'au 1.Mars** . L'inscription doit être remise au plus tard 4 semaines avant le départ de la première manche annoncée. La taxe pour la nomination peut être payée cash sur place ou versée sur le compte de banque . Des nominations tardives ne peuvent être acceptées que s'il reste des places disponibles au départ. La taxe de nomination , 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 contract 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 . Dans les autres cas une assurance doit être achetée au bureau de l'organisateur .Le permis de conduire doit être présenté à chaque manche .

1.4 Changement de voiture et double départ

Seulement un véhicule par team / équipe sera accepté par épreuve . Le véhicule peut être changé d'épreuve en épreuve . Le changement de classe réduira à zéro le total des points acquis jusque-là . Deux équipes au maximum par véhicule seront admises . Le véhicule ne sera admis que dans une seule classe . Chaque participant n'a le droit de parcourir une section qu'une seule fois . Le départ multiple est à signaler à la remise de la nomination 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 classe respective .

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

Au moins deux véhicules par classe doivent prendre le départ . Si seulement un véhicule se présente au départ dans une classe il sera attribué à la classe directement inférieure . La classe S1 sera subordonnée à la classe P1 . La classe P1 disparaît s'il n'y a pas deux véhicules participants . La classe P2 sera attribuée à la classe P1 et si la classe P1 n'est pas occupée elle sera attribuée à la classe S1 . Dans ces cas, les participants de cette classe en seront informés . Le cas échéant, le participant qui a été subordonnée dans une autre classe a le droit de retirer sa nomination.

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

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

1.6 Le marquage en couleurs pour les classes des véhicules

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

S1	avec couleur noire
S2 / S3	avec couleur verte
S4 / S5	avec couleur jaune
P1	avec couleur bleue
P2	avec couleur rouge

Toutes les autres portes qui auront la tête du piquet de gauche colorié en couleur blanche seront à franchir par toutes les classes .

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 sont actualisés .

2.2 Comportement

Pendant le concours les participants doivent se tenir aux 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 est absolument interdite pour le conducteur et les passagers ainsi que pour les commissaires et les agents de sécurité .

Dans les sections ouvertes il est interdit de fumer . Toute faute de comportement peut être sanctionnée par des peines de points , d'argent 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 otées . 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 le bon déroulement n'est plus garanti . Dans ce cas il y aura 0 points dans cette classe pour tous . Pour toute section un temps limite pour le parcours est prescrit . Le délai de ce temps prescrit passé , le team devra quitter cette section . L'installation d'un système de chronométrage dans le véhicule est recommandé . La section sera fermée quand tous les concurrents auront quitté la section et que aucun concurrent tardif n'est prêt à entrer dans la section . Dans le cas de classes partagées en deux groupes la section sera fermée lorsque le dernier concurrent du groupe dans l'ordre de départ aura quitté la section et que aucun concurrent tardif n'est prêt à prendre le départ .

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 provenant de dommages et d'accidents dans le contexte de l'organisation par rapport aux organisateurs et leur personnel, ainsi qu'aux autorités et aux personnes mettant à disposition les chemins et les terrains. Ce renoncement ne se rapporte pas aux assurances de personnes et aux assurances de matériel, non plus aux infractions dues par intention et par grave négligence . Chaque participant a le droit de refuser la section de même chaque porte et reconnaît qu'il conduit à ses propres risques et périls .

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 internationaux ou nationaux exige un consentement du OVS .

La publicité des sponsors du OVS devra être invisible pour la durée de cette autre compétition .

4 Publicité

4.1 Publicité sur le véhicule

OVS se réserve gratuitement sur chaque véhicule, le droit d'utiliser une surface de $0,4 \text{ m}^2$ (50 x 80 cm) sur le front de devant , sur l'aile arrière et les sur les deux faces latérales .En outre il faudra réserver les surfaces pour pouvoir apposer le numéro identifiant de départ (0,40 m X 0,40 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 analogue 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 le front de devant et de derrière 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 :

Classes S1 , S2 , P1 : hauteur (h) = 70cm et largeur (b) = 30cm ,

ou h = 40cm et b = 60cm

ou h = 30cm et b = 90cm

classes S3 , S4 , S5 , P2 : h = 100cm et b = 40cm

ou h = 45cm et b = 80cm

ou h = 30cm et b = 120cm

Sur le front de devant en haut sur le pare-brise ou directement adjacent sur la cage de protection au retournement – cage de sécurité – une surface avec les dimensions suivantes est à prévoir : h = 10cm et b = 180cm ou bien h = 20cm et b = 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 est considéré n'étant pas conforme au règlement et peut 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 sa publication au concerné .

5. Classement

5.1 Épreuve

Le vainqueur du jour est celui, de sa classe, qui a le moins de points de pénalités. Le gagnant du championnat est celui qui a obtenu le plus de points à la fin du championnat dans sa classe . En cas d'égalité de points les concurrents auront le même placement .

1^e place = 10 points

2^e place = 8 points

3^e place = 6 points

4^e place = 5 points

5^e place = 4 points

etc

...

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 :

Pour 7 ou plus de courses participées = il y aura 1 rayure.

Le ou les concurrents qui auront participés 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 classe .

En cas d'égalité de points, la / les course(s) non valable(s) seront prise(s) en compte dans la décision . Si cela ne départage quand même pas, c'est le nombre de pénalités reçues par l'un des deux concurrents qui en décidera . S'il n'y a toujours pas de départage, les équipages concernés se retrouveront à la même place.

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 dépannage ou remorquage , sauvetage etc. - excepté le cas où un commissaire réclame des secours . L'équipe démarrant la première doit se tenir prête 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 . Au cas où une équipe ne se présente pas ou ne prend pas le départ , l'équipe suivante devra être prête . Le commissaire est 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

La position de départ est déterminée par l'épreuve précédente . Pour la première manche le championnat de l'année passée fera la détermination . Lors de la première manche de la saison le start se fera selon les numéros de départ . Pour les manches à suivre la position de départ sera le numéro de la place obtenue . Ensuite succèdent les participants d'après leur numéro de départ . De section en section le changement se fera de façon telle que le premier deviendra le dernier

et le dernier sera le premier . Double départ : Entre deux équipes de double départ un autre véhicule devra être positionné . En cas de besoin le deuxième équipage est remis sur une position en arrière . Si les deux équipages se trouvent sur les positions de dernier et d'avant-dernier, on positionnera le premier sur une position plus en avant . Si un véhicule ne participe pas à une section, cela ne modifiera pas la suite des départs . La position de départ sera renouvelée de section en section, c.à.d. que celui qui aura démarré la première section en tête, démarrera à la section suivante en dernière position etc.. Le refus d'une classe entière n'entraînera pas de modification de la suite des départs .

6.3 Départs de dernière minute

Les starts de dernière minutes sont admis . Mais si une équipe de cette classe , avant le commencement du conseil des conducteurs , le samedi , refuse devant le commissaire en chef la possibilité d'un start de dernière minute , dans ce cas un start de dernière minute dans cette classe ne sera pas possible .

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

Chaque équipe 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 classe . Si une équipe atteint en parcourant la section plus de points qu'il est possible d'atteindre en refusant ,cette équipe aura le maximum de points comme pour un refus .

6.5 Le parcours et les explications

Chaque conducteur est lui même responsable 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 .

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 poteaux de la porte de départ . 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 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 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'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 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 distance au-delà de 10 cm
7.2.4	8	toucher un poteau ou une barrière.
7.2.5	40	poteau contourné (la barre doit être posée sur deux points, si elle est renversée par une roue, si le poteau est renversé par au moins un essieu)
7.2.6	40	chaque porte traversée dans la mauvaise direction
7.2.7	40	chaque porte traversée pour la deuxième fois dans la bonne direction
		direction

7.2.8	40	chaque porte traversée d'une autre classe
7.2.9	40	briser une porte (brisure visible dans le bois)
7.2.10	40	toucher le poteau d'une porte ou une barrière avec la guérite du conducteur
7.2.11	40	n'être pas prêt pour le départ .
7.2.12	80	chaque porte non traversée
7.2.13	40 plus 80	fois le nombre des portes non traversées, et en corrélation avec
7.2.14		refus
7.2.15		rester immobile plus de 3 mn
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		rompre le ruban de sécurité
7.2.21		quitter la section
7.2.22		abandon après avoir dépassé le temps maximum
7.2.23		poteau barrière renversé
7.2.24		poteau barrière brisé

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'équipe est menacée de l'exclusion .

D. Prescriptions techniques et les différentes classes

9. Prescriptions techniques spécifiques

9.0 Etat technique

L'état technique du véhicule ne doit en aucun cas présenter un danger quelconque pour des personnes , du matériel et de l'environnement .

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 producteur / 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 guérite 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 .

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 voitures 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) par 2/3 des nombres de tours nominal , mesurés 50 centimètres devant l'ouverture du tuyau d'échappement . Les gazs 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

Le 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 est 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 remblayage , 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 pures „Noppenprofile“ dans la classe sérielle . 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 rechapeur, 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 . Ne sont admis que les véhicules ayant des pneus à chambre à air . L'utilisation de chaînes est interdite .

9.7 Batterie

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

9.8 Exclusions

Télémètres électroniques de distance et caméras-vidéo pour la marche arrière sont défendus .

10. Classe des véhicules sériels et ceux similaires de série

Comme véhicules de série ou similaire de série sont considérés ces voitures dont leur mesurage du cadre / chassis ainsi que la position des essieux par rapport au cadre correspond à des voitures qui ont été vendu 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 Partage des classes

S1 :- largeur de la voie à partir de 1550 mm (au cas où la largeur de la voie est plus petite, le véhicule doit avoir au moins trois essieux) ;
empattement ou distance entre les essieux de 2300 à 3400 mm

S2 :- largeur de la voie à partir de 1751 mm ;

empattement ou écartement des essieux de 2800 à 3799 mm

S3 :- largeur de la voie à partir de 1751 mm ;

empattement ou écartement des essieux de 3800 à 4799 mm

S4 :- largeur de la voie à partir de 1751 mm ;

empattement ou écartement des essieux à partir de 4800 mm

S5 :- largeur de la voie à partir de 1751 mm ;

empattement ou écartement des essieux à partir de 4800 et avec 4 essieux ou plus .

10.2 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 (essieu) sur un sol plat

10.3 Type des véhicules acceptés . Poids

Les véhicules suivants sont acceptés : engins à traction , poids lourds , véhicules tracteurs de semi-remorque ou des véhicules spéciaux y correspondant . Voitures tout terrains , Pick-Ups etc. avec admission 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 (pesage 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'équipe en question .

10.4 Revêtements

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

Les données suivantes sont à respecter :

- la carrosserie ou les revêtements doivent commencer au max. 50 cm derrière la guérite, (l'espacement entre le revêtement et la guérite 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 cadre 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 cadre - 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 guérite .
- 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 cm .
- il faut qu'on puisse y marcher dessus , p.e. au moins une personne de 80 kg .
- 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 classe S 5 il faut que la largeur soit au minimum 2,43 mètres

10.5 Recouvrement des essieux à direction

Tous les véhicules doivent avoir au dessus des essieux à 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 .

10.6 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-contre :

- 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 en état neuf .

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

- les élargissements nécessaires sont à réaliser avec le même matériel dont celui - ci a été fabriqué ,
- les élargissements sont à prévoir sur l'ensemble (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 : $r > 5$ mm ,
- la pose au milieu du châssis doit correspondre au milieu du pare-choc ,

- L'espace entre le châssis et la guérite doit être totalement recouverte .

10.7 Guérite du conducteur

La guérite du conducteur peut être échangée contre une guérite de fabrication plus récente du même fabricant . Après l'échange de la guérite 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 exp. en Allemagne la mention du TÜV (les mines). Toute modification de la guérite du conducteur (p. ex. prolongement ou transformation en cabrio) doit être auparavant approuvée par la OVS ou après présentation d'un document justificatif du constructeur de la guérite .

10.8 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 .

10.9 Blocage du différentiel

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

10.10 Direction

Une direction assistée peut être rééquipée . Le braquage maximum de la direction doit être réglé de manière à ce que les pneus sur sol plat ne touchent ni le cadre / châssis ou des parties du mécanisme du véhicule .

10.11 Essieux

Le type de l'essieu encastré doit avoir été vendu de façon incontestable , au moins 10 fois pour ce type de voiture . Les justificatifs du constructeur ou de l'importateur doivent être apportés par le concurrent . Les essieux à lift / élévateurs peuvent être soulevés dans la section à moins que l'empattement ou l'écartement des essieux ne diffère de telle sorte que le véhicule doit être classé différemment .

10.12 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 .

10.13 Boite à vitesses et embrayage

La boite à vitesses / à répartition doit être le type standard pour ce véhicule et doit être vendu 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.

10.14 Allumage

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

10.15 Moteur

Le rééquipement avec un moteur plus puissant est possible : il devra correspondre au type de base et être fourni par le même constructeur . Le moteur doit pouvoir être installé sans changements aggravants au niveau du cadre / châssis ou de la carrosserie . Le sens de montage de la série ne doit pas être modifié . Tous les documents concernant les changements et leur autorisation doivent être apportés par le concurrent .

10.16 Chassis / cadre et amortisseurs

La partie avant du cadre / chassis 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 cadre / chassis 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 cadre / chassis peut être raccourcie jusqu'à la première traverse derrière la suspension du dernier essieu . Le cadre / chassis doit être raccourci à gauche et à droite de la même mesure . Le cadre / chassis 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 .

10.17 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 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 cellule du conducteur . L'installation de rétroviseurs supplémentaires est autorisé . Les rétroviseurs peuvent même être ôtés .

10.18 Exclusions

Ne sont pas admis : les freins indépendants pour une seule roue , ABS , les freins avec aides électroniques , 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 .

11 La classe des prototypes

Les prototypes sont des véhicules qui ne sont pas subordonnés aux véhicules de série et similaires de série .

11.1 Les classes

P1 :- largeur de la voie à partir de 1550 mm (au cas où la largeur est plus petite, le véhicule doit avoir au moins 3 essieux), empattement ou écartement des essieux à partir de 2300 à 3799 mm

P2 :- largeur de la voie à partir de 1751 mm , empattement ou écartement des essieux à partir de 3800 mm

11.2 Points de mesure

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

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

11.3 Véhicules admis et le poids

Le véhicule doit essentiellement avoir l'apparence d'un engin de travail ou d'utilité . Une simple carrosserie de voiture ou de break n'est pas admise . Le poids effectif pour les véhicules P1 doit être au minimum 2,5 t et pour les véhicules P2 au minimum 5 t , poids effectif sans conducteur / passagers , le réservoir à vide . S'il y a un doute concernant le poids lors de la réception technique , le team devra consulter la prochaine balance publique . Les coûts reviennent à l'équipe . Le poids de charge admis par essieu doit avoir au moins 2,5 t .

11.4 Portes et grilles

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

11.5 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).

11.6 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 la voiture tombe dans une autre classe . Le véhicule doit posséder au moins 4 roues motrices .

11.7 Sécurité

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

11.8 Restrictions

Aucune

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 de protection au retournement qui préservent l'espace de survie des conducteurs et passagers entre autres au cours de revendications surgissants dans les courses trial (culbutes multiples, culbute sur l'axe longitudinal). Les participants doivent calculer la stabilité de la cage et se procurer cette cage de protection au retournement en toute conscience de la 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 . Les illustrations 1 - 3 servent uniquement de simulation et de démonstration et ne sont pas engageants. Une surdimension correspondante du système évite les blessures des occupants et diminue les dégâts sur le véhicule, et évite le renvoi imminent pour cause de dégâts . Les véhicules avec poste de pilotage ouvert doivent se munir de grilles servant à empêcher l'entrée de branches , pierres etc .

12.2 Réparations des cages de sécurité

Les cages de sécurité qui ont été endommagées sérieusement sont à remplacer. Après une culbute ou un retournement et le constat d'un dégat à la cage 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 n'ayant été endommagées 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 d'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 endommagée et non réparée de façon professionnelle sont à exclure de la suite des épreuves .

12.3 Remorquage et remblayage

Tous les véhicules doivent avoir un dispositif de remorquage et de remblayage 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 courroie (pas de câbles en acier) prêt à l'emploi immédiat . La longueur doit avoir ou moins 5 mètres et l'enlèvement de la courroie doit pouvoir se faire en un peu de temps . La solidité de cette courroie doit être au moins égale au double du poids de ce véhicule . La cage de sécurité doit comporter dans la partie gauche et droite un dispositif permettant l'accrochage de la courroie de remblayage .

12.4 Sécurité : le casque et la ceinture

Pour les conducteurs et les passagers, le port d'un casque examiné 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 à au moins 4 points de fixation ou à bretelles . 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 . Une direction 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

lors du sauvetage de personnes se trouvant dans le véhicule .

12.5 Sièges et poignées

Les sièges de la série peuvent être munis d'un trou permettant et facilitant la fixation convenable des ceintures . Chaque conducteur / passager doit avoir à disposition un siège décent . Une grille protectrice qui évite qu' une partie du corps puisse se pencher en dehors (mains, bras) 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 Supports pour la tête

Le support pour la 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 être ratée en accélération en sens inverse et que l'incarcération de la tête entre le support de tête et la cage de sécurité ne puisse pas survenir.

12.7 Dispositifs de sécurité pour la cellule et du capot du moteur

Les véhicules possédant une guérite à bascule doivent se munir d'un système de sécurité supplémentaire pour éviter le basculement de la guérite pendant le concours. 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 guérites doivent être munies en dehors 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 se composer de 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 . L'installation d'un extincteur de 6 kgs de chaque côté du véhicule est recommandé . 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 , 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 est admis .

L'équipe est responsable que le système d'extinction est 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 influences subies lors des épreuves du Trial des contrôles plus fréquents sont à prévoir .

12.11 Canif de sécurité

Pour couper la ceinture de sécurité il est nécessaire d'avoir au moins un canif 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 à 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 à carburant devra se faire par un dispositif de cage de sécurité approprié au réservoir , ou bien le réservoir devra être placé à un autre endroit du véhicule afin que la protection sera 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 matras appropriés en dessous des points du véhicule d'où peuvent sortir des gouttes d'huiles (moteur , ponts , etc.) afin qu'il n'y ait aucune perturbation 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 du OVS en matière de la protection de l'environnement ou aussi par l'administration ayant donné l'accord aux épreuves . Des matras appropriés peuvent être loués 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 aux épreuves à la suite d'infractions graves à l'environnement . Il peut décider de la clôture de la section . Le commissaire en chef est à informer 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 événement de l'épreuve .

14.2 Droit de protester

Seuls les partants respectifs de l'épreuve ont le droit de présenter une protestation.

14.3 Taxes

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

coût total de la protestaion .

15. Protestation

15.1 Protestation techniques

Les protestations techniques doivent être remises par écrit incluant la taxe et éventuellement les coûts du démontage au plus tard avant la clôture de la dernière section de la classe 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 . 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 . La protestation résultante devra être remise par écrit avec la taxe au plus tard 15 minutes après la clôture de la dernière section de la classe 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 remis par écrit avant la remise des prix aux vainqueurs ou de l'hommage au vainqueur de la classe

16.2 Appel

en préparation

17 Comité d'arbitrage

Modifications et dispositions complémentaires se feront à la suite des séances constitutionnelles avec la participation des conducteurs .

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 .