



Campionatul Național Eurotrial România

Emis de: **Transsylvania Off Road Club**

Valabil de la: ianuarie 2010

Partea I – Condiții generale

1.1 Definiție și statut

Trialurile off-road sunt probe de îndemânare în teren accidentat pentru vehicule de teren cu tracțiune integrală, pe un traseu/distanță bine definită. Trialurile off-road sunt competiții de distanță scurtă, cu probe specifice navigării pe teren accidentat.

1.2 Înscrieri și condiții de participare

1.2.1 Cerința principală pentru înscriere/participare este posedarea unui permis de conducere valabil național/internațional pentru vehiculul folosit în competiție (cum ar fi carnet de categoria B sau C).

1.2.2 Este permis un singur copilot în timpul parcurgerii secțiunilor. Copilotul trebuie să fie de o vârstă de minim 16 ani. În cazul în care copilotul este minor, un tutore legal trebuie să semneze formularul de înscriere în locul acestuia. Pilotul poate să decidă dacă navigatorul să fie înăuntru sau în afara mașinii (printre spectatori) în timpul parcurgerii secțiunii. În timpul competiției copilotul poate să îndeplinească anumite funcții, dar nu are voie să conducă mașina.

1.2.3 Pilotul fiecărei mașini trebuie să prezinte următoarele documente pentru a fi admis în competiție:

- Asigurare valabilă în țară, sau emisă pe loc de către organizator pentru echipaj (pilot)
- Vehiculul să corespundă standardelor sportive legale ale categoriei la care participă
- Vehiculul să corespundă cererilor de poluare fonică
- Vehiculul să corespundă cererilor de securitate
- Vehiculul să corespundă ceințelor impuse de sponsorii evenimentului

1.2.4 Înfațișarea exterioară a vehiculului nu poate fi de așa fel încât să dăuneze imaginii motorsportului.

1.3 Înscriere, Taxă de înscriere

Înscrierea se face pe net pe siteul organizatorului sau la fața locului. Termenul limită la înscriere este înainte cu o oră de deschiderea secțiunilor. Formularul de înscriere trebuie completat integral și citeț, cu litere de tipar. Toate explicațiile necesare trebuie să fie trecute pe formular. Formularul de înscriere trebuie semnat atât de pilot cât și de copilot (în cazul în care este numit unul).

1.4 Termenul limită la înscriere

1.4.1 Prin data termenului limită la înscriere (dată, oră) se înțelege sfârșitul perioadei în care se pot preda înscrierile. Până la această dată, organizatorul trebuie să aibă toate înscrierile.

1.4.2 Schimbarea clasei de participare nu este posibilă după termenul limită de înscriere. Singura excepție este înscrierea la clasa greșită din punct de vedere al dotărilor, dar numai cu acordul Comitetului Eurotrial.

1.5 Refuzarea înscrierilor

1.5.1 **Organizatorul are dreptul de a refuza înscrieri fără a da un motiv.**

1.5.2 Înscrierea este refuzată în orice caz, dacă nu corespunde formularului de înscriere, taxa de participare nu a fost plătită înainte de termenul limită, cerințele de bază nu sunt satisfăcute, respectiv cele privind pilotul și vehiculul.

1.6 Confirmarea înscrierilor

O confirmare scrisă a înscrierilor poate fi emisă de către organizator.

1.7 Acceptarea înscrierilor

Prin acceptarea înscrierilor, se stabilește legătura între organizator și participant.

1.8 Contractul de înscriere

Contractul îi obligă pe pilot și (după caz) pe copilot să participe la eveniment sub condițiile prezente în anunț.

1.9 Retragera din competiție

1.9.1 Participanții au dreptul să renunțe la participare în cazul anulării sau amânării competiției cu peste 24 ore sau în cazul prezentării unor dovezi prin care se justifică neprezentarea din motive independente de concurent.

1.9.2 Participantul are dreptul de a cere returnarea taxei de înscriere numai în cazul anulării competiției sau amânării ei cu peste 24 ore și numai dacă respectă dreptul de retragere imediată, limitată în timp.

1.10 Admiterea la start și categoriile

1.10.1 Participarea este posibilă într-una din următoarele categorii:

- O (Original)
- S (Standard)

- M (Modified)
- PM (Pro-Modified)
- P (Proto)

1.10.2 Participarea în afara competiției nu este permisă.

1.11 Verificarea Documentelor și verificarea tehnică

1.11.1 Documentele participanților și al vehiculelor trebuie să fie verificate înainte de începerea competiției respective. Piloți care au prezentat toate documentele necesare vor primi fișă de punctaj după verificarea documentelor. După verificarea tehnică, vehiculele vor fi marcate.

1.11.2 Pentru verificarea documentelor participanții sunt obligați să prezinte:

- Un permis de conducere valabil național sau internațional
- Act de renunțare la pretenții al posesorului vehiculului
- Copilotul trebuie să fie de o vârstă de minim 16 ani. În cazul în care copilotul este minor, un tutore legal trebuie să semneze formularul de înscriere în locul acestuia.

1.11.3 Pentru verificarea tehnică participanții trebuie să se prezinte în mod obligatoriu la toate categoriile.

1.11.4 Vehiculele care nu corespund cerințelor tehnice vor fi respinse. În cazul în care slăbiciunile/defectele pot fi reparate, o nouă verificare tehnică poate fi determinată. Verificarea nouă trebuie să aibă loc fără o notificare nouă și în fiecare caz în care mașinile se defectează în orice moment după verificarea tehnică. Vehiculul reparat poate relua concursul numai după ce a fost re-evaluat de către oficiali.

1.12 Statut tehnic

1.12.1 Vehiculele trebuie să fie conform tuturor punctelor cerințelor tehnice pe durata întregului eveniment. Pe întreaga durată a evenimentului, pot avea loc verificări-surpriză. Prin nerespectarea regulilor, oficialul responsabil pentru verificări tehnice are dreptul de a descalifica mașina din competiție.

1.12.2 După startul vehiculului de competiție, tipul cauciucurilor folosite, cât și dimensiunile nu pot fi schimbate până la sfârșitul competiției.

1.13 Antrenamente ,poziția de start și briefingul pentru piloți

1.13.1 Antrenamentele pe secțiunile de concurs sunt interzise. Fiecare persoană poate lua startul numai o singură dată ca pilot.

1.13.2 După verificarea documentelor, organizatorii pot determina în care secțiune sau la ce oră de start participantul poate lua startul.

1.13.3 Înaintea startului în secțiuni, va avea loc un briefing. Participarea este obligatorie pentru toți piloții.

1.13.4 Organizatorul poate determina închiderea oricărei secțiuni singulare la un moment dat. Acest fapt trebuie menționat la briefing.

1.13.5 Organizatorul poate să pună la dispoziția concurenților o secțiune de antrenament diferit de cele de concurs.

1.14 Abandonul/ ieșirea din competiție

Nu se vor acumula puncte în cazul abandonului/ieșirii din competiție.

1.15 Închiderea competiției și controale tehnice

1.15.1 Competiția ia sfârșit când toți participanții rămași în concurs au trecut cu mașina prin secțiunile dedicate lor sau când se depășește limita de timp, anunțată de organizator. Toate mașinile care sunt la linia de start în momentul sfârșirii timpului acordat secțiunii au dreptul de a parcurge secțiunea respectivă. Pentru o tranzacție corectă, oficialii vor strânge fișele de punctaj de la participanții aflați pe linia de start al secțiunii.

1.15.2 După competiție și până la terminarea timpului alocat pentru contestații, orice schimbare pe mașini este interzisă. Se poate ordona stabilirea unui „Parc închis”. Un „parc închis” trebuie să fie stabilit la sfârșitul competiției timp de o oră după predarea ultimei fișe de punctaj. În cazul în care organizatorul ordonă un „parc închis” mai extins în timp, acesta trebuie supravegheat non stop (zi și noapte) de către o echipă de pază.

1.16 Clasament

1.16.1 Câștigătorul clasei la competiție este participantul cu numărul cel mai scăzut de puncte de penalitate.

1.17 Întâmplări particulare, descalificare

1.17.1 Participanții unui eveniment de Eurotrial sunt obligați să manifeste un comportament sportiv și de fair-play. Trebuie să se comporte loial atât față de organizatori cât și față de Comisia Eurotrial și să se abțină de la orice acțiune care ar putea dăuna imaginii Eurotrialului.

1.17.2 Toate abaterile de la aceste reguli de comportament și de la regulile legale de sport pot duce la descalificarea din competiție.

1.17.3 Următoarele exemple nu reprezintă o listă exclusivă și definitivă, numai cele mai importante abateri și consecințele posibile fiind listate:

1.17.3.1 Neplătirea cecurilor emise, falsificarea transferurilor de bani: Descalificare din Campionat (comisia Eurotrial)

1.17.3.2 Participarea piloților neautorizați pentru start, încercarea de a participa: Descalificare de la etapă (comisia Eurotrial)

1.17.3.3 Participarea unor vehicule neautorizate sau care nu sunt conform regulamentului, încercarea de a participa: Excluderea din clasament (arbitru de traseu), suspendare (director de concurs)

1.17.3.4 Comportament puternic neglijent: Suspendare (arbitru de traseu)

1.17.3.5 Nerespectarea regulilor de conducere: de la atenționare până la suspendare (arbitru de traseu)

1.17.3.6 Nerespectarea indicațiilor date de organizatori, directorul de concurs sau arbitrii de traseu: de la atenționare până la suspendare (arbitru de traseu/juriu)

1.17.3.7 Refuzarea unei verificări tehnice anterioare: Descalificare de la etapă (director de concurs)

1.18 Rezultate

Rezultatele parțiale cât și cele finale trebuie să fie afișate de către organizator cu treizeci de minute înainte de festivitatea de premiere.

1.19 Procedeu pentru contestații

1.19.1 Toți participanții au dreptul de a face contestații împotriva unui vehicul sau unui participant din propria categorie, dacă bănuiesc că vehiculul nu corespunde reglementărilor cerute de Regulamentul Eurotrial. Contestația scrisă trebuie înmănată exclusiv Comisiei Eurotrial.

1.19.2 Contestațiile colective, pe nivel de clasă nu sunt admise și vor fi respinse de către Comisia Eurotrial. O contestație se consideră contestație colectivă dacă:

1.19.2.1 Mai mulți participanți semnează o contestație și o predă.

1.19.2.2 Un participant contestă pentru sau împotriva mai multor vehicule, chiar și cu aceeași argumentare/cauză.

1.19.3 Subiectul contestației trebuie să fie evident; cauza protestului trebuie să fie menționat concret.

1.19.4 O limitare menționată în contestație, sub forma faptului că în cazul unui succes, punctele anterioare să nu fie tratate, nu va fi luată în considerare. Comisia Eurotrial va trata toate punctele din contestație.

1.19.5 Limitele de timp pentru contestații sunt reglementate în următorul mod: Toate contestațiile de natură tehnică împotriva vehiculelor trebuie să fie făcute cu cel mult 30 minute după terminarea tuturor secțiunilor a participantului în culpă (În maxim 30 de minute de la momentul în care pilotul împotriva căruia se face contestația își predă fișa de punctaj)

1.19.6 Toate contestațiile trebuie să fie tratate imediat. Pentru a trata contestația, oficialul trebuie să ceară ajutorul a două persoane (dacă este posibil, tot oficialii) alese de el, din care unul trebuie să fie membrul Comisiei Eurotrial. Trioul dezbate și decide având în vedere reglementările în vigoare, prin vot. În cazul în care membrii adiționali sunt participanți în competiție, nu este permis alegerea unui pilot sau copilot din aceeași clasă cu contestația în culpă.

1.19.7 Odată cu înmânarea scrisorii de contestație Comisiei Eurotrial, o taxă de contestație de 100 euro (cash) trebuie plătiți.

1.19.8 În cazul în care contestația este respinsă, sau se dovedește nejustificat, taxa de contestație rămâne la Comisia Eurotrial.

1.19.9 O contestație se poate face numai împotriva unui vehicul din aceeași clasă.

1.20 Procedura de reclamație

1.20.1 Decizia luată în urma procedurii de contestație poate fi atacată prin procedura de reclamație. Dacă cel care depune contestația sau cel împotriva căruia se face contestația obiectează decizia luată, oficialul responsabil trebuie să primească o informare scrisă la maxim treizeci de minute din momentul publicității deciziei.

1.20.2 Dacă oricare dintre persoana care depune contestația sau cel atacat prin contestație face reclamația, pe lângă scrisoarea de reclamație trebuie să fie depusă suma de 150 Euro Comisiei Eurotrial.

1.21 Informații referitoare la proceduri și decizii

1.21.1 Numai Directorul de concurs – sau în lipsa lui, directorul adjunct – are dreptul de a face publice informații referitoare la partea organizatorică al evenimentului.

1.21.2 Definițiile din anunțurile oficiale sunt inferioare deciziilor oficialilor, iar nivelul cel mai superior al jurisdicției este Comisia Eurotrial.

1.21.3 Deciziile și sancțiunile jurisdicției sportive al organizatorului sau al reprezentanților ei nu pot fi contestate, cu excepția cazurilor de distrugere prin neglijență gravă sau intenționată.

1.22 Excluderea posibilității de recurgere la metode legale

1.22.1 Recurgerea la metode legale asupra deciziei Comisiei Eurotrial, a arbitrilor și a organizatorilor în legătură cu verdictul final este exclusă.

1.22.2 Deciziile și sancțiunile organizatorului, Comisiei Eurotrial, sau a comisiei de arbitrare cât și al reprezentantului ei nu pot fi contestate , cu excepția cazurilor de distrugere prin neglijență gravă sau intenționată.

1.23 Scutirea de responsabilități (responsabilitate la pericol, neglijență ușoară)

Odată cu înscrierea în competiție, predarea fișei de înscriere și de renunțarea la pretenții, pilotul și copilotul renunță la orice pretenție financiară și materială față de organizatori, Comisia Eurotrial și orice alt organ sau persoană implicată în organizarea și desfășurarea evenimentului la toate daunele care i-au fost cauzate autovehiculului sau echipajului pe durata evenimentului. Totodată se obligă să plătească orice daună provocată de către autovehiculul său sau echipajul lui pe durata evenimentului.

1.24 Scutirea de pretenții de către proprietarul vehiculului

1.24.1 Dacă pilotul nu este proprietarul vehiculului folosit în competiție, acesta trebuie să prezinte scutirea de pretenții, din partea proprietarul vehiculului, pe formularul de înscriere, în formă scrisă.

1.24.2 În cazul în care proprietarul nu semnează această scutire de pretenții obligatorie, pilotul vehiculului este responsabil pentru cele listate în 1.23 în fața tuturor pretențiilor proprietarului vehiculului, în afara cazurilor de distrugere prin neglijență gravă sau intenționată. Această renunțare la pretenții se referă cele din punctul 1.23, cu excepția cazurilor de distrugere prin neglijență gravă sau intenționată.

1.25 Responsabilitate, schimbarea anunțului, anularea evenimentului

1.25.1 Participantul (pilot, copilot, deținătorul și proprietarul vehiculului) participă pe propria răspundere la eveniment. El singur este responsabil pentru toată distrugerea făcută de el însuși

sau de vehiculul lui, cu excepția stabilirii unei înțelegeri înainte de competiție de genul asigurării speciale.

1.25.2 Organizatorul are dreptul de a modifica anunțul datorită unor factori superioare, condiții de siguranță sau datorită autorităților sau chiar să anuleze evenimentul fără să fie tras la răspundere pentru asta, cu excepția: (vezi ultimul rând de la 1.22.2). Organizatorii sunt responsabili doar în cazul în care există înțelegeri primordiale legate de obligativitatea organizării de competiție.

Partea II – Condiții legate de ținerea unei etape de Eurotrial

2.1 Baza competiției

Campionatul European de Trial trebuie să fie ținut conform regulilor Eurotrial.

Regulile Eurotrial vor fi hotărâte la întâlnirea anuală de eurotrial.

2.2 Participanți

Pentru anul competițional 2010 participarea la etapele Campionatului Național Eurotrial este permis oricărui doritor care respectă condițiile de participare și legile Eurotrialului. Această participare nu necesită licență pentru mașină, pilot sau copilot. Singura etapă care necesită licență pentru mașină, pilot și copilot este Campionatul European, organizat în Suedia în data de 13-15 August. Aceste licențe vor fi emise de către Comisia Eurotrial.

2.3 Căști de protecție

În toate etapele Campionatului Național Eurotrial, purtarea căștilor de protecție este obligatorie. Se admit numai căști de protecție auto sau moto (nu se admite: căști gen construcții, speologie, schi, de armată, de bicicletă etc.)

2.4 Clase

La înscriere, fiecare participant alege o clasă de participare. Schimbarea vehiculului sau a clasei în timpul competiției este interzis.

2.6 Numărul participanților pe clase

Numărul minim de participanți pe clasă este de 5 echipaje. Dacă la o competiție nu se prezintă la start mai mult de patru echipaje această clasă poate să fie inclusă într-o clasă, stabilită de Comisia Eurotrial.

2.7 Reguli pentru piloți

Pe tot parcursul competiției, participantul trebuie să se conformeze indicațiilor și regulilor impuse de organizatorii competiției, arbitrilor și persoanelor autorizate. În timpul briefingului pentru piloți, pot fi introduse reguli suplimentare. Orice modificare făcută în regulament trebuie afișată. Regulile suplimentare publicate de organizatori, nu trebuie să se intercaleze cu regulile stabilite în regulamentul general.

2.8 Nerespectarea regulilor

Dacă o contestație contra unui participant se dovedește a fi justificată, acest fapt conduce la descalificare imediată din competiție a echipajului în cauză.

2.9 Punctare

2.9.1 Indiferent de clasa de participare, după ultima secțiune, se calculează câștigătorul etapei.

2.9.2 Rezultatele tuturor participanților dintr-o categorii sunt calculate pe baza punctelor de penalizare cumulate. Prin parcurgerea secțiunilor, participantul cumulează puncte de penalizare. Punctele de penalizare din toate secțiunile sunt cumulate. În cazul egalității la numărul de puncte, comparația directă dintre toate secțiunile este decisivă. Dacă egalitatea persistă, departajarea finală se face prin parcurgerea unei secțiuni adiționale.

2.9.3 Punctele de penalizare sunt baza calculului clasamentului etapei pe categorii. Câștigătorul categoriei este participantul cu cele mai puține puncte de penalizare cumulate. Rezultatele intermediare, cât și cele finale trebuie afișate de către organizatori.

2.9.4 Punctele cumulate stau la baza clasamentului etapei și al Campionatului Național. Primele patru echipaje de la toate categoriile vor reprezenta România la Campionatul European de Eurotrial din anul următor.

2.9.5 Acordarea punctelor primite în toate categoriile:

Locul 1	30 puncte
Locul 2	27 puncte
Locul 3	25 puncte
Locul 4	24 puncte
Locul 5	23 puncte
Locul 6	22 puncte
Locul 7	21 puncte
Locul 8	20 puncte
Locul 9	19 puncte
Locul 10	18 puncte
Locul 11	17 puncte
Locul 12	16 puncte
...	
Locul 27	1 punct

2.9.6. Rezultate: Organizatorul trebuie să publice clasamentul complet cu maxim treizeci de minute înaintea începerii festivității de premiere. Clasamentul trebuie să conțină următoarele informații: clasa, poziția ocupată, numărul de start, nume, prenume, puncte de penalitate.

2.10 Publicitate

Prin înscriere participantul este obligat ca pe întreaga durată a evenimentului să aibă pe mașină numărul de start și autocolantele sponsorilor pe capotă și pe zonele laterale ale vehiculului. După caz, se poate cere un spațiu liber pe capotă (chiar și prin înlăturarea unor autocolante existente). Orice publicitate care este în competiție directă cu una din companiile-sponsor ale evenimentului trebuie să fie înlăturată sau acoperită.

2.11 Secțiuni

Secțiunile pentru clasele Original, Standard, Modified, Pro-Modified trebuie să fi fost parcurse de către organizator cu vehiculul corespondent clasei respective. Arbitrul/Oficialul trebuie să fie de față la această încercare și poate cere repetarea ei.

2.12 Lista de start

Organizatorul trebuie să publice o listă a tuturor participanților, care trebuie să conțină informațiile următoare: clasa, numărul de start, națiune, nume, prenume, vehicul.

2.13 Decizii importante

Comitetul Eurotrial va arbitra discuțiile care pornesc din interpretările diferite ale regulamentului.

Partea III – Reguli tehnice

3. Vehicule permise - Admitere

3.1.1 Numai vehicule cu două punți și tracțiune integrală pot participa în competiții. Pentru categoriile O, S, M, cel puțin 50 de vehicule asemănătoare trebuie fi fost produse în întreaga lume. Acest fapt trebuie dovedit de către proprietar, dacă există dubii.

3.1.2 Există mai multe categorii de participare:

Grupul de trial O (Original / mașini originale)

Grupul de trial S (Standard / mașini de serie)

Grupul de trial M (Modified / mașini îmbunătățite)

Grupul de trial PM (Pro Modified / mașini modificate îmbunătățite)

Grupul de trial P (Proto / prototipi)

3.1.3 Masa maximă autorizată al vehiculului nu poate depăși 3500 kg, iar masa minimă trebuie să fie de minimum 700 kg.

3.1.4 Quaduri, ATVuri și side-by-sideurile nu sunt permise.

3.2 Reguli de securitate

Minimul de securitate necesar pentru participare este:

3.2.1 Parbriz: În cazul unui parbriz folosit la O și S. Este recomandat sticlă tip securit, dar sunt acceptate și „Lexan” sau „Makralon”. Plexiglasul nu este permis în nici un caz. În grupurile M, PM, P sticlă tip securit, „Lexan” sau „Makralon” sunt recomandate. Parbrizele nu au voie să fie avariate în nici un fel, pentru motive de securitate. În caz de avariere pe parcursul competiției, acesta trebuie aprobat de către comisia tehnică pentru continuare. Prin folosirea unui roll cage exterior – cușcă de protecție – parbrizul poate fi înlăturat din cadru, la clasele unde este permis.

3.2.2 Tractare/ochiuri de tractare: Vehiculul trebuie echipat cu un ochi de tractare cu un diametru interior de cel puțin 50mm, în partea din față și unul în partea din spate. Acestea trebuie să fie bine ancorate, ușor accesibile și vopsite în roșu, galben sau portocaliu pentru a fi în contrast cu culoarea caroseriei. Valid pentru grupurile O, S, M, PM și P.

3.2.3 Scaune: Scaunele echipajului trebuie să fie ferm ancorate de vehicul și trebuie să fie dotate cu tetiere rigide. Sunt recomandate scaunele tip scoică.

3.2.4 Pornire: În cazul vehiculelor cu cutie de viteze automată: trebuie să se asigure că motorul poate fi pornit numai în poziția N sau P al schimbătorului.

3.2.5 Scut protector: Opțională, la alegere.

3.2.6 Întrerupător general: Întrerupătorul general este obligatoriu în categoriile M, PM, P. Pentru O, S și mașinile diesel acest sistem este recomandat. Întrerupătorul general trebuie să decupleze bateria, alternatorul, contactul, sistemele de control electronice etc. Simultan trebuie să se asigure că odată cu acționarea întrerupătorului general, motorul se oprește. Întrerupătorul general trebuie montat pe partea pilotului în fața parbrizului (în cazul mașinilor fără parbriz între capotă și bord). Trebuie poziționat în așa fel încât să fie ușor accesibil și din interior și din exterior. Pozițiile deschis/închis trebuie să fie marcate vizibil.

3.2.7 Rezervor, baterie: tipul de rezervor este la alegere la categoriile S, M, PM și P. Acesta trebuie să fie ancorat ferm de caroserie într-o poziție cât mai protejată. Rezervorul trebuie să fie despărțit de habitacul cu un zid ignifug. Rezervorul trebuie să fie etanșat pe toate părțile. Aceeași reguli se aplică la M, PM, P pentru baterie. Polul + al bateriei trebuie să fie acoperit pentru a nu putea intra în contact cu alte piese metalice.

3.2.9 Conducte: conductele de carburant, lubrifiant și de frână care sunt în afara caroseriei trebuie protejate (împotriva pietrelor, coroziunii, alte lovituri etc). Conductele din interiorul caroseriei trebuie să fie protejate împotriva oricărui risc de incendiu. Dacă în grupurile S, M, PM sau P, sunt păstrate sistemele originale de fabrică, nu este necesară montarea unei protecții adiționale. Dacă rezervoarele nu sunt de serie, circuitul trebuie să conțină o valvă anti-retur.

3.2.10 Centuri de protecție: Pentru grupurile O, S, concurenții trebuie să aibă centuri de protecție în cel puțin 3 puncte. În grupurile M, PM și P, centurile de tip ham de minim 4 puncte sunt obligatorii. Ocupanții vehiculului trebuie să poarte în mod obligatoriu centurile pe tot parcursul unei secțiuni. Toate centurile trebuie montate conform recomandărilor producătorului, fără a aduce schimbări la sisteme. Sisteme de centuri blocabile electric sunt admise și trebuie să fie funcționale.

3.2.11 Plasă de protecție: recomandat dar nu obligatoriu

3.2.12 Rollbar/Rollcage (cușcă de protecție): Există o reglementație clară pentru construcția roll-cageurilor. Stâlpul B trebuie să fie dintr-o singură bucată. Materialul prescris este oțelul.

3.2.12.1 Cel puțin un rollbar (stâlp B) per total este obligatoriu pentru grupurile O și S pentru mașinile cabrio. Pentru toate mașinile având parbrizului rabatabil (ex Jeep CJ), sunt valabile regulile prescrise pentru categoriile M, PM și P. Roll-barurile montate original din fabrică nu pot fi schimbate. Stâlpul B al mașinii Suzuki SJ/Samurai **nu** este considerat roll-bar. Părțile original montate ale roll-barurilor de fabrică pot fi înlocuite păstrând dimensiunile exterioare originale. Vehiculelor fără roll-bar este obligatoriu să se monteze unul. Acesta trebuie să arate în felul următor: Bară principală, sprijin spre spate cu o rigidizare în diagonală. Bara de protecție de acest gen este recomandat tuturor mașinilor din aceste categorii.

3.2.12.2 Pentru grupurile M, PM și P, un roll-cage integral trebuie construit, care conține cel puțin o bară orizontală sau diagonală de rigidizare între cele două bare de sprijin de spate, „A” și „B”. (Anexa 2.1, 2.2, 2.3)

3.2.12.3 Pentru construcția stâlpului B trebuie folosită o dimensiune minimă de 45 x 2.5 mm sau 50 x 2.0 mm pentru țevi, iar pentru toate celelalte construcții 38 x 2,5mm, respectiv 40 x 2,0mm. Numai construcțiile din oțel sunt admise. Suportii cuștii de protecție de caroserie trebuie fixate cu ajutorul unei plăci de oțel de minim 3 mm grosime și o arie minimă de 100 cmp. Placa trebuie ori sudată ori montată cu șuruburi de caroserie. În cazul fixării cu șuruburi, contra trebuie să fie o altă placă de min 100 cmp. Placa trebuie fixată cu cel puțin 4 șuruburi de dimensiunea M8, standard 8.8 de caroserie. În cazul mașinilor cu caroserie din materiale nemetalice, rollcageul sau rollbarul trebuie fixate de șasiu.

3.2.12.4 Spațiul dintre stâlpile A și B (deasupra echipajului) trebuie acoperit cu o placă de oțel de o grosime minimă de 2 mm sau o placă de aluminiu de min. 3 mm grosime. Acesta trebuie fixată în cel puțin 6 puncte (la colțuri și la mijlocul bărilor A și B) cu șuruburi (M8, standard 8.8) sau sudată în cel puțin 6 puncte, de lungime 5cm fiecare. Valabil tuturor grupelor cu roll cage.

3.2.12.5 Definiții

Stâlpul B, stâlpul principal: Rama, care se poziționează direct în spatele scaunelor din față și fiind construit dintr-o singură bucată de bară (prin îndoire, cu raza 3 x diametrul țevii), perpendiculară pe planul podelei. În poziția normală de șezut în scaune, nivelul umerilor trebuie să fie în interiorul liniilor exterioare ale bărilor.

Stâlpul A: asemănătoare stâlpului principal, dar care urmărește forma ramei parbrizului atât în laterală cât și în partea superioară.

Rigidizare diagonală:

- a.) țeavă care duce de la cel mai înalt punct al bării principale (B) spre partea opusă al bării A.
- b.) Țeavă, care duce de la o contrafișă inferioară și urcă la contrafișa opusă, superioară. Este recomandat un spațiu de 5cm între cască și țevile din rollcage. Exemple privind construcția roll-barurilor sunt alăturate în Anexele 2.1, 2.2, 2.3

3.2.13 Căști de protecție: Căștile sunt obligatorii în toate grupele și secțiunile și trebuie să fie conform regulilor ISO pentru automobilism sau motociclism (nu se admite: căști gen construcții, speologie, schi, de armată, de bicicletă etc.).

3.2.14 Costum de pilotaj: Costumele nu trebuie să fie obligatoriu ignifuge. Overallurile non-ignifuge trebuie să fie făcute din bumbac.

3.3 Oglinzi

Oglinzi de toate tipurile sunt admise.

3.4 Sisteme electronice

Nu sunt permise ajutoare electronice de nici un fel. Printre aceștia se numără sistemele de comunicație pilot-copilot sau cu persoane exterioare, camere sau orice fel de senzori.

3.4 CATEGORIA O (ORIGINAL – VEHICULE ORIGINALE)

3.4.1 Informații generale

Sunt interzise orice modificări ale vehiculelor în afara celor expres permise. O modificare permisă nu are voie să aducă după sine o modificare nepermisă. Mașina trebuie să corespundă condițiilor de serie, ca reglementările EU sau reglementările importatorului. Toate accesoriile și echipamentele speciale oferite de producător la cumpărarea vehiculului sunt permise dacă nu există restricții referitoare la ele. Vehiculele vechi pot fi reconstruite până la ultimul model construit al tipului respectiv de mașină. Numai motorină sau benzină sunt permise ca și carburant. În afară de acestea, se aplică reglementările următoare:

3.4.2 Roți

Mărimea maximă a roților este de 825 x 275 mm. Adâncimea profilului la anvelopele reeșapate poate fi de maxim 16 mm, măsurat la mijlocul lățimii anvelopei. Profilul maxim permis este de tipul Mud-terrain (MT) sau asemănător. Lanțurile și cuiele sunt interzise. Roțile care nu sunt permise sunt trecute în Anexele 3.2 și 3.3. În caz de litigiu, decide Comisia Eurotrial.

3.4.3 Jante

Numai dimensiunile standard date de producătorul mașinii sunt permise (diametru, lățime). Mașinilor dotate în varianta de serie cu roți mai mici decât 205 R16 sau 6.50/16 le este permisă folosirea acestor dimensiuni de pneuri cu jante de ET 20-25. Roata de rezervă poate fi demontată.

3.4.4 Frâne

Mașinile cu frâne pe tambur pot fi modificate pe frâne pe disc pe puntea din față. Escartamentul de fabrică trebuie păstrat. Frâna de mână trebuie să rămână originală.

3.4.5 Direcție

Limitatoarele de direcție sunt permise. Scoaterea lor este opțională.

3.4.6 Sistemul de evacuare

După ultima tobă de serie, sistemul de evacuare este la alegere. Capătul sistemului de evacuare lateral sau vertical trebuie să fie în partea din spate al mașinii (de la mijlocul ampatamentului în spate). Țevile de evacuare nu pot depăși linia caroseriei. Sistemul de evacuare poate să se sfârșească în lateral sau în spate, cu o distanță de maxim 100 mm înainte de linia exterioară al vehiculului. Limitare de poluare fonică: maxim 98+2 decibeli (măsurat cu aparat DMSB)

3.4.7 Diferențial blocabil

Folosirea diferențialului blocabil este permis pe puntea spate, indiferent de mecanismul de acționare. Alte diferențiale blocabile sunt permise dacă fac parte din dotarea de serie. Acționarea acestora trebuie păstrată deasemenea de serie. Aceste reguli se referă și la controlul electronic al tracțiunii.

3.4.8 Suspensie

3.4.8.1 Telescoape: La alegere, cu precizarea că numărul telescoapelor, principiul lor de funcționare și punctele de fixare trebuie păstrate. Telescoapele pe gaz sunt considerate ca având principiul de funcționare comun cu telescoapele hidraulice. Telescoapele reglabile sunt interzise. Bara stabilizatoare trebuie păstrată în formă originală

3.4.8.2 Sistem de reglare al înălțimii: un sistem original de serie poate fi montat atât timp cât se păstrează principiul de funcționare al suspensiei originale.

3.4.8.3 Arcuri: tipul de arc trebuie să fie original (elicoidal, pe foi etc), iar arcul trebuie să fie conform dimensiunilor originale. Arcurile trebuie să respecte prescrierile de serie și pot fi de orice model.

3.4.9 Caroserie

3.4.9.1 Dimensiuni

Dimensiunile trebuie să fie conform celor specificate de producător.

3.4.9.2 Bări de protecție

Bărilor de protecție nu pot fi demontate. Vârfurile de plastic pot fi scoase. În cazul avarierii parțiale sau totale al bărilor de protecție, acestea trebuie reparate înainte de startul în secțiunea următoare.

3.4.9.3 Hard topul, sof topul (pânză) împreună cu mecanismul de montare/acționare, bancheta spate, roata de rezervă și suportul ei, oglinzile și suporturile lor, geamurile laterale și de spate pot fi demontate. Accesoriile de plastic laterale, semnalizatoarele laterale și ușile originale cu clanțele lor trebuie să fie păstrate. Ușile originale pot fi modificate în „half doors”. Mașinile care nu au uși din fabrică trebuie dotate cu unele cel puțin de tipul „half doors”. Acestea trebuie să fie din materiale fără așchii, de exemplu metal, plastic, Lexan. Definiția pentru termenul „half-doors” este: trebuie să existe o protecție, care să prevină picioarele să iasă în afara vehiculului când acesta este înclinat. Această protecție trebuie să fie cel puțin de înălțimea medianei vehiculului (minim nivelul șei scaunului). Mediana este definită în următorul fel: Pe față nivelul capotei, iar pe spate nivelul superior al aripilor spate la mașinile cabrio și nivelul geamurilor la mașinile cu pavilion metalic. Half doorul trebuie să funcționeze ca o ușă.

3.4.9.4 Conturul vehiculului nu poate fi schimbată cu bandă izolatoare sau alte metode.

3.4.9.5 Parbrizul și rama parbrizului nu pot fi scoase sau plia jos. Parbrizele nu pot fi puternic avariate din motive de siguranță. Dacă mașina este dotată cu roll-cage exterior, parbrizul poate fi scos, dar rama lui trebuie să rămână pe mașină.

3.4.9.6 Masca față trebuie să rămână originală.

3.4.10 Lumini

Luminile pe spate și farurile trebuie să corespundă formelor lor originale, dar pot fi înlocuite cu tablă.

3.4.11 Transmisie

Motorul, cutia de viteze și rapoartele din grupuri trebuie să corespundă în combinația lor și în specificațiile lor tehnice cu cele originale.

3.4.12 Rezervor

Rezervorul original trebuie păstrat în poziția și funcționarea lui originală.

3.4.13 Baterie

Bateria trebuie ferm fixată pe suportul ei original. Borna + al bateriei trebuie acoperită să nu intre în contact cu alte piese metalice.

3.5 CATEGORIA S (STANDARD – VEHICULE DE SERIE)

3.5.1 Informații generale

Sunt interzise orice modificări ale vehiculelor în afara celor expres permise. O modificare permisă nu are voie să aducă după sine o modificare nepermisă. Mașina trebuie să corespundă condițiilor de serie, ca reglementările EU sau reglementările importatorului. Toate accesoriile și echipamentele speciale oferite de producător la cumpărarea vehiculului sunt permise dacă nu există restricții referitoare la ele. Vehiculele vechi pot fi reconstruite până la ultimul model construit al tipului respectiv de mașină. Numai motorină sau benzină sunt permise ca și carburant. În afară de acestea, se aplică reglementările următoare:

3.5.2 Roți

Singurele cauciucuri permise sunt cele care corespund următoarelor specificații: lățime maximă 320 mm, diametru maxim 900 mm, adâncimea maximă a profilului 20 mm. Escartamentul nu poate să depășească linia aripilor pe verticală. Dacă nu se întâmplă așa, se pot monta overfendere făcute obligatoriu din plastic sau cauciuc. În cazul pneurilor reșapate, adâncimea maximă al profilului poate fi peste 20 mm, măsurat la mijlocul cauciucului. Tipul maxim permis este de tipul Mud-terrain (MT) sau asemănător. Lanțurile și cuplele sunt interzise. Nu se pot monta roți duble. Nu se admite re-tăierea cauciucurilor. Roțile care nu sunt permise sunt trecute în Anexa 3.5. Dacă apar dubii, Comisia Eurotrial trebuie să decidă.

3.5.3 Jante

La alegere, cu precizia că diametrul să fie sub 18". Roata de rezervă poate fi scoasă. Flanșe distanțiere sunt admise.

3.5.4 Frâne

Mașinile cu frâne pe tambur pot fi modificate pentru frâne pe disc pe puntea din față. Escartamentul de fabrică trebuie păstrat. Frâna de mână trebuie să rămână originală.

3.5.5 Direcție

Limitatoarele de direcție sunt permise. Scoaterea lor este opțională. Se poate monta servodirecție.

3.5.6 Sistemul de evacuare

Capătul sistemului de evacuare lateral sau vertical trebuie să fie în partea din spate al mașinii (de la mijlocul ampatamentului în spate). Țevile de evacuare nu pot depăși linia caroseriei. Sistemul de evacuare poate să se sfârșească în lateral sau în spate, cu o distanță de maxim 100 mm

înainte de linia exterioară al vehiculului. Limitare de poluare fonică: maxim 98+2 decibeli (măsurat cu aparat DMSB)

3.5.7 Diferențial blocabil

Permis fără limitări pe ambele punți.

3.5.8 Suspensie

3.5.8.1 Telescoape: La alegere, cu precizarea că numărul telescoapelor, principiul lor de funcționare și punctele de fixare trebuie păstrate. Telescoapele pe gaz sunt considerate ca având principiul de funcționare comun cu telescoapele hidraulice. Telescoapele reglabile sunt interzise.

3.5.8.2 Sistem de reglare al înălțimii: un sistem original de serie poate fi montat atât timp cât se păstrează principiul de funcționare al suspensiei originale.

3.5.8.3 Arcuri: fără limitări cât timp se păstrează tipul de arcuri originale (pe foi, elicoidale, de torsiune, pneumatice etc.). Punctele de fixare la arcurile pe foi se pot muta.

3.5.8.4 Cercei arc: Se pot monta cercei mai lungi.

3.5.9 Caroserie

3.5.9.1 Dimensiuni

Dimensiunile trebuie să fie conform celor specificate de producător.

3.5.9.2 Bări de protecție

Bărilor de protecție și suporturile lor pot fi demontate. Se pot monta bări de protecție noi, dar acestea nu pot fi făcute după forma vehiculului și trebuie fixate în punctele de fixare al bării de protecție originale, exclusiv. Materialul trebuie să fie rigid și tare. Grosimea materialului nu este reglementată. Acoperirea golului dintre șasiu și caroserie este interzis.

3.5.9.3 Hard topul, sof topul (pânză) împreună cu mecanismul de montare/acționare, bancheta spate, roata de rezervă și suportul ei, oglinzile și suporturile lor, geamurile laterale și de spate, accesoriile de plastic laterale, semnalizatoarele principale și laterale, clanțele ușilor pot fi demontate. Partea de sus al ușilor poate fi demontată, iar partea de jos al ușilor originale trebuie să rămână pe mașină – „half doors”. Mașinile care nu au uși din fabrică trebuie dotate cu unele cel puțin de tipul „half doors”. Acestea trebuie să fie din materiale fără așchii, de exemplu metal, plastic, Lexan. Definiția pentru termenul „half-doors” este: trebuie să existe o protecție, care să prevină picioarele să iasă în afara vehiculului când acesta este înclinat. Această protecție trebuie să fie cel puțin de înălțimea medianei vehiculului (minim nivelul șei scaunului). Mediana este definită în următorul fel. Pe față nivelul capotei, iar pe spate nivelul superior al aripii spate la mașinile cabrio și nivelul geamurilor la mașinile cu pavilion metalic. Ca material pentru half-door se pot folosi tablă striată, Lexan etc. Half doorul trebuie să funcționeze ca o ușă.

3.5.9.4 Părți din caroserie (aripi, capotă etc.) pot fi schimbate cu alte piese din plastic cu precizia că forma și dimensiunile exterioare trebuie să corespundă pieselor de serie. Habitaclul, panoul ignifug, tunelul transmisiei și compartimentul de motor trebuie să rămână nemodificate. Se poate lărgi/retăia numai gaura pentru maneta schimbătorului.

3.5.9.5 Conturul vehiculului nu poate fi schimbată cu bandă izolatoare sau alte metode.

3.5.9.6 Parbrizul și rama parbrizului nu pot fi scoase sau plia jos. Parbrizele nu pot fi puternic avariate din motive de siguranță. Dacă mașina este dotată cu roll-cage, parbrizul poate fi scos, dar rama lui trebuie să rămână pe mașină.

3.5.9.7 Body lift: Permis cu o înălțare maximă de 50 mm. Trebuie făcut dintr-un material rigid.

3.5.9.8 Masca față trebuie să rămână originală.

3.5.10 Lumini

Luminile pe spate și farurile sunt la alegere liberă.

3.5.11 Motor

Numai motoarele în 4 cilindrii pot fi schimbate cu alte motoare în 4 cilindrii (fără restricții referitoare la producător). Tuningul suplimentar este permis, dar fără adăugări suplimentare (turbo, NOX-injection etc). Radiatorul și bateria nu pot fi repositionate de pe locul lor original din compartimentul de motor.

3.5.12 Rezervor

La alegere; vezi 3.28.

3.5.13 Baterie

Bateria trebuie ferm fixată pe suportul ei original. Borna + al bateriei trebuie acoperită să nu intre în contact cu alte piese metalice.

3.5.14 Radiator

Radiatorul este la alegere, dar trebuie să rămână în compartimentul de motor.

3.5.15 Transmisie

Cutia de viteze, cutia de transfer și rapoartele în grupuri nu sunt reglementate. Cutiile de viteze manuale pot fi înlocuite cu unele automate. Tipul de transmisie (permanent, nepermanent) nu poate fi schimbată.

3.6 CATEGORIA M (MODIFIED – VEHICULE ÎMBUNĂTĂȚITE)

3.6.1 Informații generale

Sunt interzise orice modificări ale vehiculelor în afara celor expres permise. O modificare permisă nu are voie să aducă după sine o modificare nepermisă. Mașina trebuie să corespundă condițiilor de serie, ca reglementările EU sau reglementările importatorului. Toate accesoriile și echipamentele speciale oferite de producător la cumpărarea vehiculului sunt permise dacă nu există restricții referitoare la ele. Vehiculele vechi pot fi reconstruite până la ultimul model construit al tipului respectiv de mașină. Numai motorină sau benzină sunt permise ca și carburant. În afară de acestea, se aplică reglementările următoare:

3.6.2 Roți

Toate tipurile de profile sunt permise în afara profilelor agricole de tractor, lanțurile și cuiele. Nu se admite folosirea roților duble. Aripile trebuie să acopere cel puțin 1/3 din lățimea cauciucurilor. Dacă nu se întâmplă așa, se pot monta overfendere făcute din plastic sau cauciuc nontransparent.

3.6.3 Jante

La alegere, cu precizia că diametrul să fie sub 18". Roata de rezervă poate fi scos. Flanșe distanțiere sunt admise.

3.6.4 Frâne

Sistemul de frânare este la alegere. Mașinile trebuie să fie dotate obligatoriu cu frână de mână, care să funcționeze doar pe puntea spate. Distribuția forței de frânare trebuie să fie egală pe o axă. Distribuția forței de frânare din fabrică dintre punți nu poate fi schimbată. Frânele independente pe numai o roată sau numai o punte sunt interzise. Conductele de frână trebuie să fie bine protejate.

3.6.5 Direcție

Limitatoarele de direcție sunt permise. Scoaterea lor este opțională. Se poate monta servodirecție.

3.6.6 Sistemul de evacuare

Capătul sistemului de evacuare lateral sau vertical trebuie să fie în partea din spate al mașinii (de la mijlocul ampatamentului în spate). Țevile de evacuare nu pot depăși linia caroseriei. Sistemul de evacuare poate să se sfârșească în lateral sau în spate, cu o distanță de maxim 100 mm înaintea de linia exterioară al vehiculului. Limitare de poluare fonică: maxim 98+2 decibeli (măsurat cu aparat DMSB)

3.6.7 Diferențial blocabil

Permis fără limitări pe ambele punți.

3.6.8 Suspensie

3.6.8.1 Telescoape: La alegere, cu precizarea că numărul telescoapelor și principiul lor de funcționare trebuie păstrate. Punctele de fixare pot fi mutate pe plan vertical, dar poziția amortizorului trebuie să rămână de fabrică. Telescoapele pe gaz sunt considerate ca având principiul de funcționare comun cu telescoapele hidraulice. Telescoapele reglabile sunt interzise.

3.6.8.2 Sistem de reglare al înălțimii: un sistem original de serie poate fi montat atât timp cât se păstrează principiul de funcționare al suspensiei originale.

3.6.8.3 Arcuri: fără limitări cât timp se păstrează tipul de arcuri originale (pe foi, elicoidale, de torsiune, pneumatice etc.). Punctele de fixare la arcurile pe foi se pot muta dar poziția originală a axelor și ampatamentul de serie trebuie păstrate. Punțile portale sunt interzise. Spring over axle este permis. Pentru fiecare punte se admit două bări de torsiune.

3.6.8.4 Cercei arc: Se pot monta cercei mai lungi.

3.6.9 Caroserie

Dimensiunile trebuie să fie conform celor specificate de producător.

3.6.9.1 Mediana

Caroseria deasupra medianei mașinii poate fi modificată la voie. Mediana este definită în următorul fel. Pe față nivelul capotei, iar pe spate nivelul superior al aripii spate la mașinile cabrio și nivelul geamurilor la mașinile cu pavilion metalic. Excepție: sub nivelul medianei, pasajul roților poate fi tăiată cu maxim 100 mm pentru a facilita montajul roților mai mari. Pragul ușii poate fi redusă cu maxim 100 mm, dar asta nu poate afecta grinda pragului. Podul pedalier trebuie să aibă o grosime minimă de 2 mm dacă este din aluminiu sau 1 mm în cazul oțelului și este obligatorie dacă originalul nu există.

3.6.9.2 Bări de protecție

Bărilor de protecție și suporturile lor pot fi demontate. Se pot monta bari de protecție noi, dar acestea nu pot fi făcute după forma vehiculului și trebuie fixate în punctele de fixare al bării de protecție originale, exclusiv. Materialul trebuie să fie rigid și tare. Grosimea materialului nu este reglementată. Acoperirea golului dintre șasiu și caroserie este interzis.

3.6.9.3 Hard topul, sof topul (pânză) împreună cu mecanismul de montare/acționare, bancheta spate, roata de rezervă și suportul ei, oglinzile și suporturile lor, geamurile laterale și de spate, accesoriile de plastic laterale, semnalizatoarele principale și laterale pot fi demontate. Partea de sus al ușilor poate fi demontată (împreună cu clanțele originale), iar partea de jos al ușilor originale trebuie să rămână pe mașină. Mașinile care nu au uși din fabrică trebuie dotate cu unele cel puțin de tipul „half doors”. Acestea trebuie să fie din materiale fără așchii, de exemplu metal, plastic, Lexan. Definiția pentru termenul „half-doors” este: trebuie să existe o protecție, care să prevină picioarele să iasă în afara vehiculului când acesta este înclinat. Această protecție trebuie să fie cel puțin de înălțimea medianei vehiculului (minim nivelul șei scaunului). Mediana este definită în următorul fel. Pe față nivelul capotei, iar pe spate nivelul superior al aripii spate la mașinile cabrio și nivelul geamurilor la mașinile cu pavilion metalic. Ca material pentru half-door se pot folosi tablă striată, plastic, Lexan etc. Half doorul trebuie să funcționeze ca o ușă.

3.6.9.4 Părți din caroserie (aripi, capotă etc.) pot fi schimbate cu alte piese din plastic cu precizia că forma și dimensiunile exterioare trebuie să corespundă pieselor de serie.

3.6.9.5 Conturul vehiculului nu poate fi schimbată cu bandă izolatoare sau alte metode.

3.6.9.6 Parbrizul și rama parbrizului pot fi demontate împreună cu suportii lor.

3.6.9.7 Body liftul este permis. Trebuie făcut dintr-un material rigid.

3.6.9.8 Masca față trebuie să rămână originală.

3.6.10 Lumini

Luminile pe spate și farurile sunt la alegere liberă.

3.6.11 Motor

Motorul și transmisia pot fi schimbate fără restricții. Radiatorul, bateria, etc pot fi mutate din compartimentul de motor și poziționa altundeva pe mașină. Demontarea sau mutarea panoului ignifug nu este permis.

3.6.12 Rezervor

La alegere; vezi 3.28.

3.6.13 Baterie

Vezi 3.28.

3.6.14 Transmisie

Rapoartele în punți, cardanele, cutia de viteze completă și cutia de transfer se pot schimba fără restricții. Punțile se pot schimba, dar trebuie să fie de același tip ca originalul (ex. Rigide, portale etc). Se poate monta diferențiale blocabile pe față, spate și central. Sistemul de decuplare a tracțiunii pe roți singulare este interzis dacă nu este o dotare de serie. Sistemul de transmisie (permanent, nepermanent) nu poate fi schimbată. Schimbările tunelului de transmisie sunt permise.

3.6.15 Șasiu

Dimensiunile șasiului trebuie să corespundă specificațiilor de serie, numai prinderile bărilor originale de protecție pot fi demontate sau tăiate. Ampatamentul nu poate fi schimbat. Poziția originală a punților trebuie deasemenea păstrată.

3.7 CATEGORIA PM (PROMODIFIED – VEHICULE MODIFICATE ÎMBUNĂTĂȚITE)

3.7.1 Informații generale

Vehiculele trebuie să aibă două axe cu toate patru roțile motoare. Caroseria vehiculului trebuie să fie ușor de identificat ca un vehicul produs în serie. Înaintea înscrierii la PM, trebuie să fie făcute poze din fiecare parte a vehiculului și trimise la organizatori. Construcția șasiului nu este reglementată. Folosirea echipamentelor și accesoriilor care nu sunt introduse în prezentul regulament și care fac vehiculul mai competent sunt interzise.

3.7.2 Șasiu

Nu este reglementat.

3.7.3 Roți și jante

3.7.3.1 Anvelope: Se admit orice roți din cauciuc umflate cu aer, cu înălțimea maximă de 100 cm. Nu se admit roți duble sau lanțuri. Aripile trebuie să acopere cel puțin 1/3 din lățimea cauciucurilor. Dacă nu se întâmplă așa, se pot monta overfendere făcute obligatoriu din plastic sau cauciuc nontransparent.

3.7.3.2 Jante: Nu este reglementat. Flanșe distanțiere sunt admise.

3.7.3.3 Suspensie: La alegere liberă. Suspensiile active (hidraulice/pneumatice) sunt interzise.

3.7.3.4 Telescoape: Orice telescop este admis, inclusiv „airshocks”.

3.7.4 Motor

3.7.4.1 Motor: nu este reglementat.

3.7.4.2 Rezervor: Vezi 3.2.8. Rezervoarele de competiție sunt recomandate.

3.7.4.2 Radiator: Radiatorul nu poate fi amplasat în habitacul, conductele de apă și celelalte furtunuri trebuie să fie ferm ancorate și bine protejate dacă trec prin habitacul.

3.7.5 Sistemul de evacuare

Nu este reglementat. Limitare de poluare fonică: maxim 98+2 decibeli (măsurat cu aparat DMSB).

3.7.6 Baterie

Bateria trebuie ferm ancorat și protejat împotriva scurgerilor. Firele electrice trebuie să fie bine protejate.

3.7.7 Frâne

Fără reglementări, cu precizia că toate roțile trebuie să fie dotate cu cel puțin o frână. Trebuie să existe o frână de mână, care să acționeze doar pe puntea spate. Distribuția forței de frână din fabrică dintre punți nu poate fi schimbată. Conductele de frână trebuie să fie bine protejate. Frânele pe o singură roată sunt admise.

3.7.8 Direcție

Direcție pe toate roțile este interzisă. Șasiurile pivotante sunt interzise.

3.7.9 Caroserie

3.7.9.1 Caroserie: trebuie să fie ușor identificabilă ca una de pe o mașină produsă în serie. Caroseria trebuie să fie prezentă pe toată lungimea ampatamentului, adică de la axa față la axa spate. Aripile trebuie să fie conform definițiilor următoare: Aripile trebuie să fie prezente de la podea până la jumătatea roții pe verticală. Aripa trebuie să acopere 1/3 din lățimea anvelopei pe verticală. Dacă nu se întâmplă așa, se pot monta aripi adiționale – overfendere – dintr-un material solid și non-transparent. Trebuie să existe o capotă, aripi față și spate și laterale ale caroseriei. Geamurile, dacă există trebuie să fie din Lexan/Polycarbonat.

3.7.9.2 Habitacul: Toate conductele care trec prin habitacul trebuie să fie protejate cu material ignifug. Pereți de foc între habitacul și motor, radiatoare și toate sistemele sunt obligatorii.

3.7.9.3 Podea: Podeaua habitaculului trebuie să fie făcut din aluminiu de grosime 2 mm (minim) sau oțel de 1 mm (minim), dacă nu există podeaua originală.

3.7.9.4 Scaune: Sunt obligatorii scaunele tip scoică cu posibilitate de montare a centurilor în 4 puncte. Dacă scaunul este ajustabil, trebuie să fie blocabil pe ambele părți.

3.7.10 Lumini

Luminile pe spate și farurile sunt la alegere liberă.

3.7.11 Greutate

Greutatea totală a vehiculului trebuie să fie între 700-3500 kg

3.8 CATEGORIA P (PROTOTYPE – VEHICULE CONSTRUITE)

3.8.1 Informații generale

Numai vehiculele cu tracțiune integrală, cu două axe și patru roți motoare, umflate cu aer pot participa. Roțile duble sunt interzise. Quadurile, ATVurile și side-by-sideurile nu sunt admise. Un vehicul al cărui construcție pare să fie periculos din anumite puncte de vedere poate fi exclusă de la participare.

3.8.3 Motor și transmisie

La alegere. Motoarele „hidrostat” și hidraulice sunt interzise.

3.8.3 Sistemul de evacuare

Capătul sistemului de evacuare în lateral sau vertical trebuie să fie în partea din spate al mașinii (de la mijlocul ampatamentului în spate). Țevile de evacuare nu pot depăși linia caroseriei. Sistemul de evacuare poate să se sfârșească în lateral sau în spate, cu o distanță de maxim 100 mm înaintea de linia exterioară al vehiculului. Limitare de poluare fonică: maxim 98+2 decibeli (măsurat cu aparat DMSB)

3.8.4 Direcție

Șasiurile pivotante sunt interzise. În rest nu este reglementat.

3.8.5 Caroserie

Caroseria trebuie să fie construită impecabil fără existența unor elemente provizorie. Nu poate să conțină muchii ascuțite și trebuie să ofere o protecție suficientă pentru echipaj. Toate elementele în mișcare al motorului și al transmisiei trebuie să fie protejate suficient. Trebuie să existe un panou ignifug între habitacul și compartimentul de motor. Toate conductele care trec prin habitacul trebuie să fie bine protejate cu material ignifug. Habitacul trebuie să aibă o podea închisă din tablă de aluminiu (de grosime 2 mm min) sau oțel (de grosime 1 mm min).

3.8.6 Suspensie

Vehiculul trebuie să fie dotat cu o suspensie pe arcuri. O conexiune rigidă între punte și șasiu/caroserie este interzisă.

3.8.7 Roți și jante

3.8.7.1 Anvelope, jante: La alegere cu precizia că roțile duble și lanțurile sunt interzise.

3.8.7.2 Diametrul roții nu poate să depășească 1250 mm.

3.8.8 Scaune

Numărul scaunelor nu este reglementat. Scaunele echipajului trebuie să fie dotate cu tetiere rigide. Scaunele de competiție tip scoică, cu posibilitate de montare a centurilor în 4 puncte sunt obligatorii. Dacă scaunul este ajustabil, trebuie să fie blocabil pe ambele părți.

3.8.9 Frâne

Fără reglementări, cu precizia că toate roțile trebuie să fie dotate cu cel puțin o frână. Trebuie să existe o frână de mână. Distribuția forței de frână pe o axă trebuie să fie egală pentru frâna de mână și frâna normală. Conductele de frână trebuie să fie bine protejate. Frânele pe o singură roată sunt admise.

Partea IV – Structura secțiunilor

4.1 Secțiuni pentru evenimentele eurotrial

4.1.1 Pentru fiecare clasă trebuie să fie prezent următorul număr de secțiuni. Este recomandat ca secțiunile să fie făcute după toate sistemele enumerate mai jos, dar organizatorul poate decide care dintre ele și câte vrea să construiască.

8+8 secțiuni pentru categoria O,

8+8 secțiuni pentru categoria S,

8+8 secțiuni pentru categoria M,

8+8 secțiuni pentru categoria PM, care sunt derivate din cele de M.

8+8 secțiuni pentru categoria P.

4.2 Structura secțiunilor

4.2.1 Dacă există direcții diferite pentru categoriile O, S, M, PM sau P, acestea trebuie să fie caracterizate de culori, cel puțin pe partea stângă al fiecărei porți.

4.2.2 Porțile sunt marcate în direcția mersului, pe jalonul din stânga în următorul mod:

Categoria O - albastru

Categoria S - alb

Categoria M - galben

Categoria PM - negru

Categoria P - roșu

4.2.3 În anul de competiție 2010 este permis trecerea prin porțile celorlalte clase.

4.3 Sistemul 1 – „Sistem Arial”

Distanța dintre porți – minim 10 metri de traseu între porți, minim 5 metri în linie dreaptă (de exemplu la întoarcerile de 180 grade)

Lățimea porților – 3,00 metri (măsurat orizontal)

Lățimea porților speciale de la categoria Proto – 3,50 m (măsurat orizontal)

Lățimea minimă între benzi – 5,00 m (măsurat orizontal)

Înălțimea porții sau a benzii – 1,00 m de la pământ

Numărul maxim de porți pe secțiune – 5

Secvența – porțile trebuie să fie bine marcate cu numerele 1-5, în ordine crescătoare pe parte stângă

Țăruș/Bandă – la o distanță minimă de 1,00 metri în afara porții

Porțile – amplasate la max 90 grade de la traiectoria de mers

4.3.1 Secțiunile trebuie să fie construite cu bandă limitatoare, iar porțile în forma unor arii. Acestea trebuie să fie destul de mari pentru a permite abordări diferite.

4.3.2 Între porți, numărul încercărilor este nelimitat. Există numai o limitare de timp de 3,4 sau 5 minute, pe care organizatorul trebuie să-l definească.

4.3.3 Penalizările sunt detaliate la 4.8

4.3.4 Porțile deja trecute nu pot fi trecute încă o dată (nici cu fața cât nici cu spatele). Poarta este măsurată ca o linie invizibilă între cele două jaloane. Dacă se intră într-o poartă deja trecută, chiar și numai cu o parte al vehiculului, atunci toată secțiunea este considerată neterminată.

4.3.5 Startul, semnul („A”) trebuie să fie cu cel puțin 4 metri înainte de prima poartă, marcat pe partea stângă. Finishul, semnul („E”) trebuie să fie cu minim 4 metri după ultima poartă, marcat pe partea stângă. Porțile trebuie marcate de la 1 la 5 pe partea stângă în direcția de mers.

4.4 Sistemul 2 – „Sistem pe secțiuni”

4.4.1 Secțiunile trebuie să fie construite cu bandă limitatoare, fără porți. Secțiunile trebuie separate între ele cu perechi de săgeți sau plăci (una pe partea stângă, una pe cea dreaptă). Aceste săgeți sau plăci semnalează punctele de penalizare adiționale de la secțiunea neparcursă. Lățimea minimă este de 5 m. Aceste secțiuni nu au voie să fie numai în urcare dreaptă.

4.4.2 Între sectoare, numărul încercărilor este nelimitat. Există numai o limitare de timp de 3,4 sau 5 minute, pe care organizatorul trebuie să-l definească.

4.4.3 Penalizările pentru sectoare sunt 250/200/150/100/50/0 puncte. Celelalte penalizări sunt enumerate la 4.8ff.

4.4.4 Secțiunile trecute pot fi trecute din nou cu spatele (dacă se dorește) până la semnul „A”. Dacă orice vehicul depășește linia imaginară „A” din nou, secțiunea se consideră imediat oprită și neterminată. Nu se admit noi încercări. Timpul cel mai bun se clasifică.

4.4.5 Startul, semnul („A”) trebuie să fie cu cel puțin 4 metri înainte de primul sector, marcat pe partea stângă. Finishul, semnul („E”) trebuie să fie cu minim 4 metri după ultimul sector, marcat pe partea stângă. Porțile trebuie marcate de la 1 la 5 pe partea stângă.

4.5 Secțiunile practicabile

4.5.1 Comisia Eurotrial trebuie să verifice și să aprobe sectoarele cu o oră înaintea startului.

4.5.2 Secțiunile claselor O, S, M și PM trebuie să fie parcurse cu mașina înaintea startului competiției. Comisia Eurotrial trebuie să verifice acest lucru, iar dacă este necesar, să oblige organizatorul să parcurgă secțiunile.

4.5.3 Piloții și copiloții pot să parcurgă secțiunile pe jos înaintea începerii competiției.

4.6 Reguli de conducere

4.6.1 Vehiculul trebuie să intre în toate secțiunile cu fața. Toate porțile și sectoarele secțiunilor trebuie să fie abordate în direcția frontală, de la secțiunea de start până la sfârșit. Toate porțile (Sistem 1) pot fi trecute în direcție frontală doar o singură dată.

4.6.2 Dacă există porți/sectoare folosite pentru mai multe clase, se punctează numai porțile/sectoarele clasei relevante, cu excepția celor scrise la punctul 4.2.3. Se poate intra/trece printr-o poartă de la o altă categorie, fără penalizări.

4.6.3 Alte schimbări la reguli pot fi introduse la briefing.

4.6.4 Participanții trebuie să urmărească toate instrucțiunile date de directorul de concurs, oficiali și de arbitri.

4.6.5 Între porți/sectoare, numărul încercărilor este nelimitat. Există numai o limitare de timp, publicat la briefing/startul secțiunii. Dacă se depășește timpul maxim pentru secțiune, acesta este imediat oprit și se clasează ca neterminată. În sistemul 1 vehiculul este evaluat după evoluția sa până la punctul în care a ajuns la terminarea timpului. La sistemul 2 cea mai bună încercare contează.

4.6.6 Startul și finishul unei secțiuni trebuie să fie bine marcate. Se dă startul când arbitrul secțiunii și pilotul sunt pregătiți. Măsurarea timpului începe când vehiculul atinge linia de start („A”). Secțiunea se termină când vehiculul trece de linia de finish („E”). Același lucru este valabil și pentru porțile/sectoarele din secțiune.

4.6.7 Organizatorul definește timpul maxim pentru fiecare secțiune. 3, 4 sau 5 minute.

4.6.8 Este permis trecerea pe lângă o poartă. Porțile trebuie să fie trecute în ordine numerică. Dacă un participant atinge sau trece printr-o poartă fără să fi trecut cel cu numărul precedent, această poartă contează ca netrecută și secțiunea este oprită. A atinge o poartă înseamnă a intra printr-o poartă sau a atinge un jalon al porții.

4.6.9 O poartă se consideră trecută dacă linia imaginară dintre cele două jaloane ale porții este trecută cu cel puțin o roată din față, cu numărul porții pe partea stângă a direcției de mers.

4.7 Sistemul de punctaj

4.7.1 Acordarea punctelor de penalizare se face de către arbitrii responsabili pentru secțiune.

4.7.2 Neconcordanțele în punctaj trebuie clarificate pe loc, imediat.

4.7.3 În cazul oricărei neclarități, arbitrii pot consulta directorul de concurs.

4.7.4 Contestarea deciziilor arbitrilor nu este permis.

4.8 Puncte de penalizare

Dacă un punct de penalizare mai înalt urmează direct după un punct de penalizare mai mic, contează punctul de penalizare mai înalt (exemplu: atingerea jalonului porții/doborârea jalonului porții). Acest lucru este valabil dacă nu se schimbă direcția de mers.

4.8.1.1 Datul cu spatele = 6/5/4/3/2/1 puncte de penalizare pentru O, S, M. Un vehicul dă cu spatele când merge în marșarier, rulează sau alunecă în spate. Dacă vehiculul se oprește și se mișcă din nou în spate, aceasta nu se penalizează din nou. O nouă penalizare se acordă dacă mișcarea în spate este întreruptă de o mișcare în față.

4.8.1.2 Datul cu spatele = 3 puncte de penalizare pentru PM și P. Un vehicul dă cu spatele când merge în marșarier, rulează sau alunecă în spate. Dacă vehiculul se oprește și se mișcă din nou

în spate, aceasta nu se penalizează din nou. O nouă penalizare se acordă dacă mișcarea în spate este intreruptă de o mișcare în față.

4.8.2 Atingerea porții = 5 puncte de penalizare. Nu se penalizează atingerea indirectă, de exemplu cu pietre sau noroi aruncate de roată. Atingerile succesive sunt admise. Dacă direcția se schimbă, se penalizează ca o atingere nouă.

4.8.3 Trecerea sub banda limitatoare = 5 puncte de penalizare.

4.8.4 Atingerea bandei limitatoare sau al țăruiului bandei = 5 puncte de penalizare. Nu se penalizează atingerea indirectă, de exemplu cu pietre sau noroi aruncate de roată. Fiecare atingere se penalizează.

4.8.5 Dărâmarea unei porți sau ruperea bandei limitatoare = 25 puncte de penalizare. Fiecare jalon de la poartă sau bandă limitatoare dărâmat, rupt sau trecut peste este penalizat cu 25 puncte. Dărâmat înseamnă că jalonul este în contact cu pământul în minim două puncte. Trecut peste înseamnă că jalonul a fost răsturnat de roată sau când roata este în afara liniei porții. Rupt înseamnă o rupere vizibilă al porții sau a benzii.

4.8.6 Poartă netrecută = 50 puncte de penalizare. Fiecare poartă netrecută sau netrecută în totalitate într-o secțiune se penalizează cu 50 puncte.

4.8.7 Secțiune incorect completată = 50 puncte de penalizare

Valabil pentru sistemele 1 și 2. O secțiune nu este terminată regulamentar când:

- a.) Pilotul renunță la secțiune din orice motiv.
- b.) Vehiculul nu poate să termine secțiunea fără ajutor exterior.
- c.) Secțiunea nu este parcursă până la linia de finis „E”.
- d.) Întregul vehicul părăsește traseul sub banda limitatoare laterală.
- e.) Secțiunea este părăsită prin linia de start „A”.
- f.) Pilotul sau copilotul își scoate centura de siguranță sau casca.
- g.) Pilotul sau copilotul atinge banda limitatoare cu mâna pentru a ajuta sub orice formă.
- h.) Se depășește timpul maxim.
- i.) În sistemul 1, când o parte din vehicul intră, trece sau atinge o poartă deja trecută.

În cazul tuturor punctelor listate, secțiunea se oprește imediat.

4.8.8 Sistemul 2 = 250/200/150/100/50/0 puncte de penalizare. Dacă o secțiune nu este terminată regulamentar se cumulează următoarele puncte de penalizare: 50 puncte pentru neterminarea secțiunii, toate punctele cumulate până la momentul respectiv (de exemplu rupere de jalon), punctele pentru cea mai bună încercare.

4.8.9 Secțiunile neparcurse sau refuzate = 500 puncte de penalizare. Toate secțiunile în care nu se intră sau care se refuză până la sfârșitul competiției se penalizează cu 500 puncte de penalizare.

4.8.10 Clasificarea datului cu spatele

Numai pentru clasele Original, Standard și Modified

6 Puncte de penalizare

Jeep: CJ Willys

Suzuki: L50 – L80 – SJ410 – SJ413 – Samurai

Steyer Puch: Haflinger

Mahindra: CJ 340 SWB

5 Puncte de penalizare

Daihatsu: Taft F10 – F20 – F50

Suzuky: Jimny

Jeep: CJ5

Lada: Niva

4 Puncte de penalizare

Land Rover: 88

Daihatsu: Feroza

Suzuki: Vitara SWB

Mahindra: 540 LWB

Toyota: J40, RAV4 SWB

Kia: Sportage

3 Puncte de penalizare

AMC: Mutt M151A1/A2

Asia: Rocsta

Jeep: CJ7 – Wrangler TJ/YJ

Daihatsu: Rocky

Land Rover: Defender 90

Suzuki: SJ410 LWB – SJ413 LWB

Toyota: J90 SWB – J40 – RAV4 LWB

Mercedes-Benz: G SWB

Honda: HRV

2 Puncte de penalizare

Auto Union: Munga

Suzuki: Vitara LWB

Hyundai: Galloper SWB

Toyota: J70 SWB

Steyr-Puch: Pinzgauer

Opel: Frontera SWB

Nissan: Patrol SWB – Patrol GR SWB – Terrano

1 Punct de penalizare

Jeep: CJ6 – CJ8 – Cherokee

Chevrolet: Blazer

Ford: Bronco

Isuzu: Trooper LWB

Land Rover: 109 – Defender 110/130 – Range Rover – Discovery

Mercedes-Benz: G LWB

Mitsubishi: Pajero LWB

Nissan: Patrol LWB – Patrol GR LWB – Terrano LWB

Opel: Frontera LWB – Monterey LWB

Toyota: 4Runner – Hilux – 90 LWB – J80

Dodge: Ramcharger

Kia: Sorento

Hyundai: Galloper LWB

Grupările sunt făcute de Comisia Eurotrial.

Toate vehiculele care nu figurează și vor să ia startul în categoriile O, S sau M trebuie să consulte organizatorul înaintea începerii competiției. Vehiculelor i se va determina un punctaj, care se va trece pe fișa de punctare.

4.9 Locurile permise spectatorilor

Organizatorul trebuie să se asigure că secțiunile nu pun în pericol spectatorii. La toate zonele periculoase, spectatorii trebuie să stea după o bandă limitatoare secundară sau barieră.

4.10 Schița traseului

Este recomandat ca împreună cu documentele competiției să se facă o schiță a zonei de concurs, care să includă următoarele puncte:

- Amplasarea taberei piloților
- Amplasarea secțiunilor individuale
- Amplasarea Serviceului
- Amplasarea Spălătoriei
- Locațiile echipelor de salvare, al medicilor și al pompierilor

4.11 Securitate

La locul competiției trebuie să fie prezente stingătoare de incendii și eliminatoare de ulei într-o cantitate suficientă.

Trebuie să fie un număr adecvat de vehicule de salvare și trebuie să fie posibil chemarea unui medic într-un timp foarte scurt. Un drum de acces pentru echipele de salvare trebuie să fie păstrat liber non-stop.