

Offizielles Reglement

Internationale Truck Trial Meisterschaft (ITTM)



Stand: 10. März 2018

E-mail: info@ttcd.de Internet: www.ttcd.de

1. General

1.1 Genre de championnat

Événements individuels et temporels distincts, pour lesquels des essais de dextérité pour des camions tout terrain, des tracteurs ou d'autres véhicules commerciaux sont effectués sur des routes fermées. Lors de tous les événements, les tests de vitesse maximale et / ou de meilleurs temps ne sont pas autorisés.

1.2 Pré-requis

Tous les participants s'inscrivant en tant que conducteurs doivent être en possession d'un permis de conduire valide pour le véhicule respectif au moment de l'événement. Les passagers par véhicule ont un âge minimum de 16 ans. Les starters étrangers sont autorisés.

1.3. language d'événements

La langue de l'événement est exclusivement allemande. Ceci s'applique à toutes les publications, inscriptions, règlements et autres. ainsi que pour la communication avec les commissaires et la gestion des événements.

Les exceptions concernant la communication avec les commissaires sont des visites d'invités possibles à l'étranger, si nécessaire, des interprètes sont disponibles.

1.4. à double démarrage

Par véhicule, deux équipes participantes sont autorisées. Chaque participant ne peut commencer que pour une équipe. (Chaque participant ne peut rouler qu'une fois dans chaque section.) Les véhicules utilisés dans le double départ doivent être équipés de panneaux réversibles / de patch pour les numéros de départ, de sorte que seul le numéro de départ de l'équipe respective soit visible.

Le double départ d'une équipe avec pilote-copilote inversé est autorisé pour une équipe de départ dans la classe. Dès qu'une deuxième équipe est enregistrée dans la course et la classe, cette règle spéciale ne s'applique pas.

1.5. changement de véhicule

Pendant l'événement, le véhicule ne peut pas être changé. Au sein du championnat changer le véhicule est autorisé. Si cela se produit dans la classe dans laquelle il a été initialement lancé, la modification doit être signalée à la gestion des événements au plus tard 12 heures avant le début de l'événement. Les modifications apportées à une autre classe doivent être notifiées par écrit (y compris par e-mail) à la direction de l'événement au moins 7 jours avant le début de l'événement. Dans ce cas, les points de placement gagnés jusqu'à présent ne seront pas pris en compte dans la nouvelle classe.



1.6. Nombre de participants et répartition des classes

Toutes les équipes inscrites au championnat peuvent commencer quel que soit le nombre de participants. La gestion des événements se réserve le droit de rejeter toute inscription ultérieure. La fusion de classes (notation commune) avec trop peu de participants n'est pas fournie.

1.7. Enregistrement | Autorisation de démarrage

L'inscription des équipes peut être faite comme inscription pour le championnat ou comme inscription pour les épreuves individuelles sur le formulaire valide. Ceci est fourni sur la page d'accueil de l'association www.ttcd.de. L'inscription est valide avec l'envoi à l'adresse de la gestion de l'événement nommé dans l'inscription. L'inscription aux événements individuels doit être soumise par écrit (y compris par e-mail) au plus tard 14 jours avant le début de l'événement.

Toutes les conditions d'inscription et les autres coûts se trouvent dans l'inscription et dans le «tableau des coûts d'inscription» ci-joint. Les frais d'inscription ne seront pas remboursés en cas de non-participation à des événements individuels, même partiellement. Ceci ne s'applique pas si l'événement est annulé par la gestion des événements.

Tous les coûts décrits dans le tableau des coûts doivent être payés en espèces à l'acceptation du document avant le début de l'événement. Les coûts comprennent les frais de stand dans le paddock pour un véhicule de remorquage / transport avec semi-remorque / remorque, le véhicule de compétition et deux véhicules d'accompagnement avec caravane ou deux campeurs et pour 6 personnes par équipe incluse.

Toutes les inscriptions sont des inscriptions d'équipes, qui seront menées sous le numéro de départ respectif pendant le championnat. Cela signifie que les membres de l'équipe peuvent passer d'un événement à l'autre selon les besoins. Cela ne s'applique pas au pilote ou aux pilotes. Les modifications doivent être notifiées au plus tard lorsque le papier est pris pour chaque série. Les participants de moins de 18 ans ont besoin d'une déclaration de consentement informelle signée par un parent ou un tuteur.

L'autorisation de démarrage est donnée si tous les documents sont conformes à l'enregistrement (acceptation papier), et les coûts ont été payés selon le tableau des coûts et l'inspection technique appropriée du véhicule a eu lieu.

1.8. Composition des équipes

Une équipe est composée du pilote ou du pilote et d'un ou deux copilotes. Une équipe peut également être composée de deux pilotes et, si nécessaire, d'un passager supplémentaire. Dans ce cas, les mêmes conditions s'appliquent aux deux conducteurs (points 1.2 et 1.7). Lequel des deux pilotes dans les courses individuelles et là dans les sections individuelles conduit le véhicule est à la hauteur de l'équipe. Dans les sections, les deux conducteurs n'ont pas besoin d'être dans le véhicule. ATTENTION! Remplissez l'inscription en conséquence!

1.9. exonération de responsabilité

Tous les participants déclarent avec leur signature sur l'inscription pour eux-mêmes et pour tous les membres de l'équipe et / ou qui avaient voyagé des gens qu'il endommage les réclamations découlant des dommages et des accidents liés aux événements ITTM contre l'organisateur et son personnel ainsi que les organismes gouvernementaux, des entreprises ou des particuliers, fournir la terre, dispenser irrévocablement. Cette renonciation ne s'applique ni à l'intention ni à la négligence grave, ni à l'assurance de biens et / ou de personnes. Chaque participant a la possibilité de refuser des sections individuelles ou des parties de sections et reconnaît que la conduite sur le terrain de l'événement est à vos risques et périls. est une copie de l'assurance responsabilité civile avec la confirmation écrite de l'assureur pour chaque voiture de compétition que toute la couverture d'assurance des événements de première instance Truck doit être fourni.

Cette confirmation écrite doit concerner la course individuelle (date / lieu) ou toute la saison (date du premier au dernier tour). S'il n'y a pas de couverture d'assurance, l'assurance doit être souscrite par la direction de l'événement



1.10. Règles générales de conduite

Toutes les informations et instructions écrites et orales des commissaires sportifs, de la direction de l'événement et de ses représentants doivent être respectées. Ceci s'applique à toute la durée et sur toute la zone de l'événement, y compris le paddock et le terrain de camping.

Pendant les compétitions, il est interdit de conduire sur les terrains de l'événement avec des véhicules à deux roues, des trikes ou des quads / VTT. Pendant ces périodes, seuls les véhicules de service avec l'autorisation expresse du commissaire sportif concerné et uniquement à des fins d'assistance technique (voyage de service) peuvent entrer et sortir du terrain de l'événement. Ces véhicules de service doivent autrement rester dans le paddock ou être garés dans l'espace prévu près du site de l'événement (voir le plan de la section). Les véhicules de service doivent toujours avoir une assurance responsabilité civile valide (droit de la rue, plaque d'immatriculation à court terme, plaque d'immatriculation rouge). Une preuve de la protection d'assurance correspondante doit être fournie sur demande. Les conducteurs des véhicules de service doivent être en possession d'un permis de conduire valide pour le véhicule respectif. Ceci doit être soumis sur demande. Comme le trafic routier, le casque et les ceintures de sécurité sont valables pour les véhicules de service correspondants. Conduire avec les véhicules de service doit être fait lentement, avec attention et attention (spectateurs, autres participants, etc.). Le véhicule de service doit être clairement identifié avec l'autorisation d'entrée correspondante.

Les opérations dans les sections ouvertes sont la responsabilité des commissaires, des assistants de section et du commissaire responsable de la classe / du groupe de la classe. Le commissaire responsable clarifie les questions en litige et prend toutes les décisions pour l'évaluation jusqu'à la disqualification possible des équipes individuelles. Il a le droit d'interrompre la compétition dans la section ou de fermer la section si nécessaire.

Les violations suivantes des règles générales de conduite peuvent entraîner des sanctions ou des amendes allant jusqu'à la disqualification:

- Toute conduite sur un terrain fermé et / ou les sections sans demande expresse des athlètes
- Mettre en danger les spectateurs, les participants ou les officiels en dehors des sections par une conduite risquée et / ou une vitesse inappropriée
- La conduite sous l'influence de la drogue et de l'alcool est strictement interdite
- Violation de ce qui précède Règlements pour la conduite sur les terrains de compétition; aussi par les membres de l'équipe ou avec les personnes arrivées
- La participation de toutes les équipes aux réunions de pilotes annoncées est obligatoire.

Les participants qui se sont inscrits sont responsables de porter le Code de conduite susmentionné à l'attention des membres de leur équipe. Vous devez vous assurer qu'ils sont observés

1.11. Publicité et numéros de départ

La publicité des sponsors du championnat émise par la direction de l'événement doit être apposée gratuitement sur tous les véhicules. Ceci s'applique aux surfaces de 50 x 80 cm chacune à l'avant et à l'arrière ainsi que des deux côtés. Si ces zones ne sont pas ou pas suffisamment disponibles, elles doivent être créées. Toutes les surfaces publicitaires mentionnées doivent être clairement visibles dans la direction correspondante et conçues de manière à ce que les films adhésifs puissent être lisibles en permanence et facilement.

De plus, des surfaces planes de 40 x 40 cm pour les numéros de départ doivent également être libres sur les quatre côtés du véhicule (droite et gauche sur les portes). Alternativement, le champ du numéro de départ sur les surfaces latérales de la cabine du conducteur peut être fixé à l'arrière de la porte du conducteur ou du passager.

Si les dimensions de la cabine ne sont pas suffisantes, elle peut être montée sur une planche suffisamment dimensionnée.

Les dimensions indiquées ci-dessus doivent être respectées. Les champs du numéro de départ peuvent uniquement être divisés lors de l'utilisation de panneaux réversibles ou de panneaux de brassage. La publicité appropriée est alors comme prévu en connexion directe au-dessus ou en dessous du numéro de départ à installer. Les participants s'engagent avec leur inscription à joindre les



feuilles adhésives pour les champs du numéro de départ et la publicité de l'organisateur pendant toute la durée de l'événement. Le non-respect des exigences de publicité peut entraîner une disqualification.

L'exemption de la publicité obligatoire (pas le champ du numéro de départ) contre une somme forfaitaire est possible par arrangement.

1.12. Évaluation | Placement | Événement non évalué

Selon l'évaluation dans les sections, l'équipe est le gagnant de l'épreuve dans sa catégorie, qui a le moins de points de pénalité.

Pour le placement dans les courses de championnat individuel, les points suivants seront attribués dans chaque classe:

1. place	= 20 points	2. place	= 18 points	
3. place	= 16 points	4. place	= 15 points	
5. place	= 14 points	6. place	= 13 points	
7. place	= 12 points	8. place	= 11 points	
9. place	= 10 points	10. place	= 9 points	etc

Le championnat ne prend en compte que les équipes qui ont participé à au moins un tiers de toutes les courses du championnat.

Dans un championnat qui comprend au moins 5 manches, au moins une manche n'est pas comptée, c'est-à-dire que la manche avec le pire classement d'une équipe est éliminée du score, tant que l'équipe a couru toutes les courses. Sinon, un non-démarrage sur une course compte automatiquement comme une course supprimée pour cette saison. Le nombre de courses effacées est déterminé par le nombre de courses de championnat dans chaque saison:

1 - 4 manche: 0 course non évaluée

5 - 6 manche: 1 course non évaluée

7 - x manche: 2 courses non évaluée

Champion International de Trial de Camions dans chaque classe est l'équipe avec le plus de points. En cas d'égalité, le nombre de meilleurs classements dans chacun des jugés décide Runs. Si cela ne conduit pas à une décision, les points du résultat (scratch) sont ajoutés. Si cela ne conduit pas à une décision, l'équipe sera placée sur le meilleur endroit, ce qui a moins de points de pénalité.

2. MISE EN ŒUVRE ET ÉVALUATION DES SECTIONS

2.1. mise en œuvre

Après l'arrivée de tous les participants et le commissaire responsable de la section, cela peut être vu par le conducteur et le passager avant. Le temps de visite est max. 10 min. et ne doit pas être dépassé par toutes les équipes (quitter la section immédiatement si le commissaire le demande). Les autres membres de l'équipe ne sont pas autorisés dans la section. Après l'achèvement de la visite, la section ne peut plus être inscrite, pas même dans les pauses occasionnées par un sauvetage ou autre, à moins que le commissaire ne le demande expressément. Le commissaire fixe l'heure exacte du début de la première équipe. L'équipe suivante doit être prête à décoller à la sortie de l'équipe précédente de la section. En cas de défaillance ou de refus d'une équipe, les éléments suivants doivent être prêts à démarrer à temps. Si une équipe n'est pas prête à démarrer à temps, prête à rouler devant la porte d'entrée et prête à partir à la demande du commissaire, des points de pénalité seront attribués



2.2. L'ordre de départ

L'ordre de départ est déterminé au premier tour par le placement du championnat de l'année précédente (numéro de départ). Dans les autres runs, l'ordre de départ résulte du placement du run précédent. Le premier placé commence en premier. A la fin, les participants qui n'ont pas participé à la course précédente commencent dans l'ordre de leur numéro de départ.

Entre les «doubles partants», au moins une autre équipe doit être dans l'ordre de départ. Si nécessaire, la deuxième équipe est reculée d'une place. Si les doubles tours sont sur la dernière et avant dernière place, la première équipe sera placée une place à l'avance. Dans les sections suivantes, le principe de rotation est modifié. c'est-à-dire, le premier a commencé à être lancé comme le dernier.

2.3. Redémarrage

Un redémarrage n'est possible que si une ou plusieurs équipes ne peuvent pas entrer dans la section à temps en raison de réparations. (Dans la première section également arrivée tardive, acceptations ultérieures, etc.) Le commissaire responsable et l'équipe qui commence le prochain doivent en être informés immédiatement, faute de quoi le commissaire peut refuser un nouveau départ. L'équipe de post-départ commence en dernier dans la section concernée. Si l'équipe concernée n'est pas prête à démarrer à temps (2.1), la section sera fermée. Dans les sections suivantes, l'équipe doit se remettre dans l'ordre de départ d'origine. Des points de pénalité seront attribués pour un redémarrage.

2.4. Refuser et score maximum

Chaque équipe a la possibilité de refuser l'entrée à la section. Un démarrage ultérieur dans la commande n'est alors plus possible. Dans les sections suivantes, l'équipe doit se remettre dans l'ordre de départ d'origine. Pour le refus, le nombre maximum de points de pénalité pour chaque catégorie dans cette section sera attribué. S'il y a plus de pénalités pour avoir traversé la section que pour avoir refusé, cette équipe ne recevra que le maximum. Nombre de points de pénalité comptés.

Si une section est refusée par toutes les équipes d'une classe, une nouvelle section sera attribuée à la classe et elle sera conduite dans l'ordre qui aurait été pertinent pour la section refusée. Si la classe est divisée en plusieurs groupes de départ et qu'un des groupes de départ refuse de fermer une section non encore exploitée par l'un des autres groupes, la procédure suivante sera utilisée pour accélérer l'événement: Une nouvelle section sera affectée au groupe de départ concerné. La section refusée n'est pas utilisée par l'autre groupe de départ; le changement a lieu dans la section nouvellement assignée. La section refusée n'est pas incluse dans la notation.

2.5. itinéraire dans la section

Le pilote¹ est responsable de son itinéraire dans la section. Les informations sur le routage peut-être incertain ne peuvent être données que par le Commissaire et uniquement pendant la visite de la section. Le début d'une section est toujours à la porte d'entrée. Traverser la section à travers une porte de sortie n'est pas autorisé.

2.6. liste d'évaluations

La liste d'évaluation avec les points de pénalité respectifs sera soumise à chaque équipe après avoir quitté la section pour contreseing. Le tableau de bord peut être consulté par les équipes après l'achèvement de la section (le dernier véhicule a quitté la section). À ce moment, toute protestation contre la notation devrait être traitée. Si cela ne conduit pas à une clarification, la réclamation doit être enregistrée par écrit sur la liste d'évaluation. Les activités mentionnées ci-dessus doivent être complétées en fermant la section. Les protestations contre la note ne sont plus autorisées.



2.7. Changement de direction entre 2 portes

Entre deux buts dans la section 10, les changements de direction sont autorisés. En franchissant les 10 changements de direction, 100 points de pénalité sont attribués. L'équipe est autorisée à continuer dans la section et a encore 10 changements de direction entre les deux buts, etc. Cela signifie:

10 Changement de direction entre deux buts - aucun point de pénalité

11 - 20 tours - 100 points de pénalité

21 - 30 changement de direction - 200 points de pénalité, etc..

Les points de pénalité pour les changements de direction sont gérés indépendamment de cela. Tableau récapitulatif des points de pénalité attribués.

2.8. évaluation

Les points de pénalité sont attribués selon le tableau récapitulatif joint.

2.9. Règles de conduite dans la section

Pour commencer, le véhicule avec le contour doit être directement sur la ligne entre les poteaux de la porte d'entrée. Le commissaire responsable indique le départ avec un signal de la main. Les portes peuvent être passées à la fois vers l'avant et vers l'arrière. Le marquage (manchon) doit toujours être laissé dans le sens de la marche. Ceci s'applique également à la porte d'entrée ou de sortie de la section. Pour évaluer la conduite par une porte correctement, la porte a à conduire le véhicule à la porte de deux poteaux de but « debout » sont fait (pas les poteaux de but peuvent à tout manœuvres précédentes « courir sur » acc. 2.7.4). Un véhicule est aussi long que "s'approcher de la porte" car aucun autre objectif n'est conduit. La porte correspondante peut être conduit ainsi, quelle que soit et combien de manœuvres nécessaires pour y parvenir, même si elle est brisée peut-être un ou deux poteaux de but dans ces manœuvres sont assommés /. Une porte qui peut ne pas être passable dans le sens mentionné ci-dessus est alors évaluée comme «porte non réussie» selon 2.7.11. Au cours de la section d'un objectif est considéré comme étant traversé lorsque les deux roues de la première dans la direction de l'axe et les roues d'un côté du véhicule, ont franchi la ligne de but dans les postes de grille ou entre les points de base ne peut plus les messages de grille existant et le contour du véhicule a quitté la porte , Un portail qui a déjà été traversé ne doit pas être refait avec le véhicule complet, à l'exception des barrières avec des marques spéciales (3.3.2). Si un véhicule est entré dans un but sans le maîtriser, la porte peut être laissée pour une autre tentative, sauf la porte d'entrée. Seules les portes de leur propre classe peuvent être franchies. Cela peut être fait dans n'importe quel ordre, tant que les portes ne sont pas numérotées. Toute la zone à l'intérieur de la barrière peut être utilisée pour conduire.

3. CLASSIFICATION ET SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

3.1. Véhicules série

classe S1	Jauge de 1550 à 1750 mm (avec 3 essieux aussi moins de 1550 mm) Empattement de 2300 à 3400 mm
classe S2	Jauge de 1751 mm Empattement de 2800 à 3299 mm
classe S3	Jauge de 1751 mm Empattement de 3300 à 4399 mm (avec une largeur totale standard de 2400 mm déjà à partir de l'empattement 3200 mm)
classe S4	Jauge de 1751 mm Empattement de 4400 mm
classe S5	Jauge de 1751 mm Empattement de 4800 mm (véhicule avec 4 axes ou plus)



3.2. Prototypen

classe P1	Jauge de 1550 à 1750 mm (à 3 axes également en dessous de 1550 mm) Empattement de 2300 à 3799 mm
classe P2	Jauge de 1550 mm Empattement de 3800 mm

3.3. Marquer les portes

3.3.1. Marquages de couleur et largeur des portes

Les portes dans les sections sont munies de marques de couleur pour les classes individuelles et ont des largeurs différentes:

Sans couleur: toutes des classes, 3,10m de large

S1	Jaune	2,50 m
S2	Vert	2,80 m
S3	Rouge	3,10m
S4	Rouge	3,10m
S5	Bleu	3,10m
P1	Noir	2,50m
P2	blanc	3,10m

3.3.2. Marquages spéciaux des portes

Dans les sections individuelles, les objectifs peuvent également être marqués avec des chauves-souris rouge-blanc. Ces buts peuvent être marqués plusieurs fois sans points de pénalité supplémentaires (par exemple, mauvaise conduite ou marquage du deuxième but). D'autres faits relatifs aux points de pénalité (par exemple, changement de direction, toucher la barre de but) sont attribués selon le tableau récapitulatif ci-joint

3.4. Règlements techniques généraux

3.4.1. freins

Le frein principal doit pouvoir être actionné par le conducteur dans n'importe quelle position de conduite et être capable d'immobiliser le véhicule même lorsque le moteur est à l'arrêt. Il doit travailler sur toutes les roues en même temps. Toutes les pièces du système de freinage doivent être fabriquées par un fabricant reconnu. Le frein de stationnement doit être clairement marqué à l'intérieur de la cabine avec un signe (au moins 20 cm²) (ouvert - fermé). Il doit pouvoir être actionné par le conducteur à l'état ceinturé. Les freins de stationnement purement mécaniques peuvent être remplacés par des freins à ressort.

3.4.2. disjoncteur électrique et arrêt du moteur

Un disjoncteur est nécessaire pour couper le moteur et toutes les parties sous tension (à l'exception d'un dispositif d'extinction automatique). Ce disjoncteur (arrêt d'urgence) ou sa télécommande doit être installé à l'extérieur de l'avant du véhicule et clairement signalé par un panneau d'avertissement (clignotement rouge en triangle bleu). Pour les véhicules diesel, l'arrêt du moteur doit être purement mécanique. Il doit être situé immédiatement à proximité du disjoncteur ou de sa télécommande et clairement identifié (par exemple: "Tirer le bouton d'arrêt du moteur"). Dans la cabine, un interrupteur d'arrêt supplémentaire du moteur doit être présent, marqué d'un signe (marche / arrêt), en même temps que l'arrêt de l'électr. La pompe à carburant provoque et peut être actionnée par le conducteur en position ceinturée. Pour les véhicules diesel, un volet est recommandé pour interrompre l'admission d'air.

3.4.3. Niveau de bruit et système d'échappement

Pour tous les véhicules, un niveau de bruit de max. 100 dBA aux 2/3 de la vitesse nominale, mesurée à une distance de 0,5 m de l'ouverture du tuyau d'extrémité. Ces gaz d'échappement doivent être



évacués derrière la cabine à une hauteur d'au moins 1,80 m. Le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser de plus de 45 degrés le bord extérieur du véhicule. L'autre type et le guidage du tuyau d'échappement est facultatif.

3.4.4. Le dispositif d'éclairage

Le dispositif d'éclairage peut être changé ou retiré, à condition que cela ne change pas le contour du véhicule

3.4.5. Ballast

Le ballast peut être monté. L'assemblage doit être effectué en fonction du poids. Le lest doit être monté à l'intérieur du contour du véhicule. Le ballast doit être présenté pour acceptation technique à l'état monté. Entre les sections, le ballast peut être reconstruit ou enlevé (tant que le poids minimum du véhicule n'est pas dépassé). Un changement de la position ou du poids du ballast pendant la section est interdit. Les accessoires ou les superstructures de véhicules tels que les grues, les excavatrices, les treuils, les hayons élévateurs, etc., qui ne sont pas utilisés pour la conduite directe, sont considérés comme des ballasts au sens de ces règlements. Toutes les pièces du véhicule doivent être attachées de manière à ne pas se détacher de leur fixation sous toutes les charges (par exemple: renversement).

3.4.6 Roues et pneus

Les roues et / ou tailles pneus est libre aussi longtemps qu'ils sont inscrits dans les documents du véhicule et il y a un certificat d'autorisation du fabricant ou un rapport d'essai sur la disponibilité et la culture appropriée du TÜV / DEKRA. La restriction suivante est valable pour les roues (roues) ne sont pas les roues standard du fabricant du véhicule est utilisé (en cas de détection de doute), sont jante disponible dans le commerce sous le numéro d'essai approprié et le certificat du fabricant (dans le cas de modèle de doute) a permis que (les dimensions de raccordement hole cercle, le nombre de trous, alésage central) correspondent aux jantes standard. Les roues avec un raccord à vis entre le disque de roue et la jante de roue ne sont autorisées que quand ils sont de série sur le véhicule correspondant. Si différentes dimensions de roues approuvées, ce qui ne peut être remplacé si le fait ne modifie pas la largeur de la piste pour que le véhicule tomberait dans une autre classe (encart). Le modèle de bande de roulement est libre, à condition qu'il soit approuvé par le fabricant ou rechapage pour la route et est vendu librement sur le commerce des pneus. Pneus de compétition pure, par ex. profils nub purs dans la classe standard. bandes de roulement de pneus peuvent être en vertu des dispositions applicables aux voies publiques, parées; un changement de l'image de profil n'est pas autorisé. Les pneus doivent être fermement reliés à la jante (vissage, collage, en utilisant Spreizringen u.s.w.) Seuls les véhicules équipés de pneumatiques approuvés; Les chaînes sont interdites. Sur le contour de la jante de roue faisant saillie écrous ou des boulons doivent être fixés par un couvercle. Écarteurs entre l'essieu et la roue ou des roues à l'intérieur boulonné entre le disque de roue et la jante de roue ne sont pas autorisés. Tous les techniciens suivants Changements aux roues standard ou de rechange selon o.g. Les descriptions sont irrecevables

3.4.7. La batterie

La batterie doit être située à l'extérieur de l'habitacle dans un conteneur fermé et étanche. Pour une couverture des pôles et des poteaux est d'assurer.

3.4.8. Exclusions générales

Les appareils électroniques de mesure de la distance et les caméras ou dispositifs de recul qui permettent d'obtenir des résultats identiques ou similaires ne sont pas autorisés.



3.5. Réglementations techniques spéciales pour les véhicules proches de la production

3.5.1. Définition

Les véhicules standard ou proches de la production sont ceux qui, dans les dimensions de châssis et les positions d'essieu associées au châssis, sont équivalents à des véhicules dont la durée de vie est au moins 10 fois supérieure ont été vendus et remplissent en outre les exigences de ces règlements. Toute modification aux véhicules non expressément autorisés est interdite. Pour toutes les questions contestées sur la standardité d'un véhicule, l'équipe est obligée de soumettre un document correspondant sur l'admissibilité de ces points.

3.5.2. Points de mesure pour l'évaluation de la classe

Jauge: Mesurée sur la première paire de roues manoeuvrable (1er axe) Pneus moyen / moyen
Empattement: mesuré de la première à la dernière paire de roues sur le moyeu de moyeu central / central

3.5.3. Types de véhicules autorisés et poids

Les types de véhicules autorisés sont les camions, les tracteurs semi-remorques ou les véhicules spéciaux correspondant à ces modèles. Les véhicules hors route, les camionnettes ou autres, même avec l'immatriculation des camions, ne sont pas des camions au sens de ces règlements. Le poids réel sans conducteur / passager et avec réservoir vide doit être d'au moins 2,5 tonnes. Ce poids ne doit pas être inférieur à n'importe quel moment pendant l'événement. S'il existe un doute raisonnable quant à ce poids du véhicule (acceptation technique), un solde public doit être utilisé. Les coûts sont supportés par l'équipe de nommage.

3.5.4. Construction ou couverture

Tous les véhicules doivent avoir un corps ou une couverture derrière la cabine. Les conditions suivantes doivent être remplies:

Le corps / couvercle doit être max. Commencez 50 cm derrière la cabine. L'extrémité du cadre et les bandes de roulement des pneus doivent être recouvertes. La structure / couverture peut être max. 50 cm au-dessus du point le plus haut des bandes de roulement (mesuré dans une position de niveau), si la distance n'est pas déjà plus grande sur le véhicule de production. La construction / couverture doit être un rectangle en vue de dessus et se composer d'un seul plan. La construction et la couverture peuvent être combinées pour répondre aux exigences.

3.5.5. structures spéciales

Les véhicules dont l'utilisation prévue ne permet pas la construction et le revêtement (camions-remorques, camions-remorques, etc.) doivent être équipés d'un cadre en matériau stable (tuyau ou similaire) de dimensions fixes qui marque les contours du véhicule en plan. Ce cadre doit correspondre dans ses dimensions et son emplacement à la structure / couverture décrite en 3.5.4. Le corps, la couverture et le cadre peuvent être combinés pour répondre aux exigences.

3.5.6. Couvercle des essieux directeurs

Tous les véhicules doivent avoir un enjoliveur sur les essieux directeurs qui recouvre les bandes de roulement des pneus.

3.5.7. pare-chocs

Les pare-chocs standard doivent être installés / installés. Ils peuvent être renforcés ou faits de matériaux plus résistants. Les pare-chocs peuvent être réglés à la fin du cadre. Vous devez avoir la largeur du couvre-roue (ils peuvent être raccourcis à cette largeur). Si aucun pare-chocs n'est fourni en standard, un pare-chocs approprié doit être installé à l'extrémité du cadre conformément aux exigences susmentionnées.



3.5.8. Portes

Les portes doivent être installées, solidement fermées et faciles à ouvrir de l'extérieur.

3.5.9. Protection anti-encastrement et dispositifs de protection

La protection anti-encastrement arrière et / ou latérale peut être retirée. La fixation des dispositifs de protection contre les dommages mécaniques au véhicule est facultative.

3.5.10. blocages de différentiel

Le schéma de classement et le fonctionnement des verrous longitudinaux et transversaux différentiels peuvent être modifiés.

3.5.11. direction

Une direction assistée peut être rééquipée. La limite d'angle de braquage est ajustée de manière à exclure les dommages aux parties du châssis et du châssis.

3.5.12. Axes

Le type d'essieu (essieu rigide / suspension indépendante et essieu orientable / non guidé) doit être prouvé avoir été vendu au moins 10 fois pour ce modèle de véhicule. Si nécessaire, la preuve requise doit être fournie par l'équipe de nomination. (Confirmation du fabricant ou de l'importateur) Les essieux relevables peuvent être soulevés dans la section si l'empattement ne change pas de telle sorte que le véhicule devrait être affecté à une autre classe.

3.5.13. Radiateur / ventilateur

Le refroidisseur peut être déplacé. Le ventilateur mécanique peut par un électr. être remplacé conduit.

3.5.14. Transmission et embrayage

Le boîtier de transmission / transfert doit être un boîtier de transmission / transfert standard normalement utilisé dans le type de véhicule vendu au moins 10 fois. Les fixations doivent correspondre à celles de l'original. L'embrayage est libre.

3.5.15. Système d'allumage

Un système d'allumage militaire peut être remplacé par la version civile.

3.5.16. Moteur

La modernisation avec un moteur plus puissant est autorisée. Toutefois, il ne doit pas dépasser la puissance et le couple du constructeur actuellement ou jusqu'à la fin de la production des moteurs livrables ou livrables pour le type de véhicule correspondant et leur poids ne tombant pas en dessous. Le moteur doit pouvoir être installé sans modifications importantes du cadre ou de la carrosserie. La position d'installation standard ne doit pas être modifiée. Toutes les preuves de changements et leur admissibilité doivent être fournies par l'équipe de nomination.

3.5.17. Cadre et amortisseurs

La partie avant du châssis du véhicule (surplomb avant) peut être raccourcie. Les points de suspension des ressorts, amortisseurs, direction u.s.w. ne peut pas être changé. Le type d'amortisseurs est facultatif. Le nombre ne peut pas être changé. Le cadre ne doit pas être raccourci plus loin que le point le plus avant de la cabine / du capot et du premier Crossmember. Le pare-chocs boulonné n'est pas considéré comme une traverse. La partie arrière du châssis du véhicule peut être raccourcie à la première traverse derrière le point le plus en arrière de la dernière suspension d'essieu. Le cadre ne peut être raccourci que dans la même mesure à droite et à



gauche. Le châssis ne doit pas être modifié dans la plage entre les options de raccourcissement avant et arrière autorisées. Il ne doit pas être changé ou enlevé dans leur effet cross cross original.

3.5.18. Communiqués généraux

Les unités auxiliaires peuvent être déplacées. Le type de pompe à carburant est libre. Une pose des conduits d'air d'admission est facultative. L'emplacement et la taille du réservoir de carburant sont facultatifs (pas dans l'habitacle). La fixation de miroirs supplémentaires est facultative. Les miroirs peuvent également être enlevés.

3.5.19. exclusions

Freins à une roue, ABS, électr. Aide au freinage, direction toutes roues, amortisseurs et ressorts individuellement réglables, même si ces types ont été proposés en série par le fabricant.

3.6. Réglementations techniques spéciales pour les prototypes

3.6.1. Definition

Les prototypes sont des véhicules qui ne peuvent être affectés à des véhicules de production et de production.

3.6.2. Points de mesure pour l'évaluation de la classe

Jauge: Mesurée sur la première paire de roues manoeuvrable (1er axe) Pneus moyen / moyen
Empattement: mesuré de la première à la dernière paire de roues sur le moyeu de moyeu central / central

3.6.3. Types de véhicules autorisés et poids

Le véhicule doit être assigné optiquement à un véhicule commercial. Les voitures particulières ou les carrosseries mixtes ne sont pas autorisées. Le poids réel sans conducteur / passager et avec réservoir vide doit être d'au moins 2,5 t pour les véhicules de la catégorie P1 et d'au moins 5 t pour les véhicules de la classe P2. S'il existe un doute raisonnable quant à ce poids du véhicule (acceptation technique), un solde public doit être utilisé. Les coûts sont supportés par l'équipe de nommage.

3.6.4. Portes et grilles

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

3.6.5. capot moteur

Le moteur et les pièces transportant le carburant et l'eau de refroidissement, ainsi que toutes les pièces en rotation, ne doivent pas être exposés. Une couverture d'au moins 0,8 mm d'épaisseur de tôle d'acier ou d'autres matériaux utiles (pas de bois), avec au moins la même résistance, doit être assurée.

3.6.6. Essieux et roues

Les essieux relevables peuvent être levés dans la section si l'empattement ne change pas de telle sorte que le véhicule devrait être affecté à une autre classe. Le véhicule doit avoir au moins 4 roues réparables. Chaînes à neige, chaînes de protection des pneus ou similaires ne sont pas autorisés.

3.6.7. mettant en danger

Les véhicules ne doivent pas présenter de risque particulier pour le conducteur / passager ou des tiers.



3.6.8. Pneu

Le choix du pneu est libre, une housse de roue n'est pas nécessaire.

4. SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT

4.1. règles de sécurité

4.1.1. Cage roulante

Tous les véhicules participants doivent être équipés d'une cage de retournement qui assure l'espace de survie du conducteur et des passagers dans toutes les conditions rencontrées lors de l'essai (retournement multiple, retournement longitudinal). Les participants doivent calculer et exécuter la cage de retournement sous leur propre responsabilité. Quand critiqué par la techn. Si nécessaire, une base de calcul basée sur le système utilisé doit être fournie par une personne dûment autorisée. Les illustrations ne sont que des suggestions et ne sont pas contraignantes. 5 points fixes sur des surfaces solides (renforcées) correspondantes sont des exigences minimales. Pour renforcer la barre principale (derrière les sièges dans ou hors de la cabine), une croix au lieu d'une entretoise diagonale est recommandée. Un surdimensionnement approprié du système ainsi que des contreventements et / ou contreventements supplémentaires empêchent les occupants de se blesser, réduisent les dommages au véhicule et préviennent toute exclusion imminente due à des dommages. Dans les véhicules avec des cabines ouvertes, la cage doit empêcher l'entrée de corps étrangers par le haut (mailles serrées ou tôle).

4.1.2. Réparations cage roulante

cages de roulement endommagées spacieux doivent toujours être remplacés. Après un processus de basculement ou de renversement et les dommages reconnaissables à la cage et / ou véhicule, on effectue une inspection visuelle des par le commissaire responsable (en cas de doute Techn. gestionnaire commissaire et / ou sportl.) selon les spécifications de Techn. Perte. Dans certains systèmes endommagés les zones endommagées (zones partielles, les souches, les contusions, etc. ont Ausknickungen) au prochain soudage d'une auszutrennen zone en bon état, préparez-vous à nouveau et correctement inséré. Après un basculement ou d'un processus de renversement de la réparation temporaire des parties endommagées du système de roulement peut justifier en cas de courant de termes de résistance correspondant à la « cavalier de plage de dommages » cage d'origine pour une participation accrue. Y at-il une réparation appropriée est impossible ou si le « dommage plage by-pass » ou non assure de manière adéquate la force nécessaire, le véhicule est exclu de toute compétition.



4.1.3. Dispositif de remorquage et de récupération

Tous les véhicules doivent être équipés d'un dispositif de remorquage / récupération sur les côtés avant et arrière, dont les dimensions sont telles que le véhicule peut effectivement être récupéré. Les pièces mobiles ou amovibles doivent être fixées avec une goupille fendue ou similaire. Chaque véhicule doit porter un harnais de sauvetage d'au moins 7,5 m de longueur.

La traction doit manifestement être égale au moins au double du poids mort du véhicule. La partie supérieure gauche et la partie droite du système de retournement doivent être conçues de telle sorte que, dans ces endroits, des moyens de charge fixes puissent être accrochés.

4.1.4. Casque et ceinture de sécurité

Pour les conducteurs et tous les passagers, il est obligatoire de porter un casque de sécurité avec une marque d'essai reconnue à l'interne (DMSB, OMK, DIN ..., ECE ou similaire). Tous les occupants doivent être ceinturés dans la section. Les sangles de harnais à 3 points sont des exigences minimales. Il est recommandé d'utiliser des courroies à 4, 5 ou 6 points avec une largeur de bande de 3 "et une homologation FIA. Les points de fixation de la ceinture sur la cabine ou le plancher du véhicule doivent être renforcés. Un guide de ceinture doit empêcher les sangles de glisser.

Le casque et les ceintures de sécurité sont également valables pour le sauvetage et pour toutes les personnes qui se trouvent dans les véhicules impliqués dans la récupération.

4.1.5. Sièges et poignées

En plus du conducteur, un siège approuvé pour les véhicules à moteur doit également être disponible pour chaque passager. Les sièges baquets avec appuie-tête intégré et les passages de ceinture correspondants sont recommandés pour tous les occupants. Si des sièges de série sont utilisés, ils doivent être équipés d'un appui-tête ou rééquipés. Les sièges en série peuvent être équipés de dispositifs d'alimentation par courroie pour les sangles d'entrejambe ou les bretelles. Pour tous les passagers, des mains courantes stables sont prescrites, ce qui peut être facilement atteint à l'état de ceinture et protéger contre les ecchymoses.

4.1.6. appui-tête

L'appuie-tête doit pouvoir supporter une accélération de 5G et une masse accélérée de 17 kg. La taille doit être telle que la tête du conducteur / passager soit garantie (non manquée) et protégée contre tout coincement entre l'appuie-tête et la cage / la cabine.

4.1.7. Sécurisation de la cabine et du capot

Les véhicules équipés d'une cabine basculante doivent être munis d'une protection supplémentaire pour éviter que la cabine ne se renverse en compétition. C'est au moins une vis / goujon avec un diamètre de 16 mm ou deux vis / goujons d'un diamètre de 12 mm. Les chaînes ou câbles d'acier sont également autorisés. Les cabines de hotte doivent être munies d'une serrure appropriée en plus de la fermeture normale, ce qui empêche l'ouverture de la hotte lorsque la fermeture de la série échoue.

4.1.8. portes

Dans la section, les serrures de porte doivent être en état déverrouillé. Les ouvre-portes doivent être entièrement fonctionnels et utilisables des deux côtés du véhicule de l'intérieur et de l'extérieur. Des filets ou des grilles appropriés qui protègent la tête ou les parties du corps contre les fenêtres latérales sont fortement recommandés.

4.1.9. Pare-brise

Les pare-brise doivent être en verre feuilleté, toutes les autres vitres doivent être en verre de sécurité. Si le pare-brise n'est pas en verre feuilleté, il est obligatoire de porter des lunettes de protection ou un casque avec la visière fermée. Le pare-brise peut également être complètement enlevé.



4.1.10. couteau ceinture

Il doit y avoir au moins une ceinture de sécurité facilement accessible par le conducteur et le passager à l'état ceinturé.

4.1.11. Moyens d'extinction

Chaque véhicule doit avoir suffisamment de moyens d'extinction d'incendie. Au moins 12 kg de poudre extinctrice ou d'agent ayant au moins la même efficacité doivent être transportés. L'installation d'au moins un extincteur d'incendie sur les côtés gauche et droit du véhicule est obligatoire. Ces extincteurs doivent être facilement accessibles. Au moins un extincteur d'incendie avec au moins 2 kg de poudre d'extinction doit être transporté dans la cabine. Cet extincteur doit être sécurisé de manière à être sécurisé contre tout dégagement involontaire de son support dans tous les états de fonctionnement du véhicule. D'autre part, la fixation doit être faite de sorte que l'extincteur puisse être retiré du support en toute sécurité et utilisé par le conducteur / passager ceinture. Le type d'agent extincteur et la quantité ou le poids doivent être indiqués sur tous les conteneurs. À défaut, l'utilisation d'un système d'extinction automatique conformément à l'article 253, paragraphe 7, de l'annexe J de la loi sur le sport automobile international est autorisée. Tous les moyens d'extinction doivent avoir une vignette d'inspection valide.

4.1.12. vêtements

Pour les conducteurs et tous les passagers, des vêtements ignifuges sont recommandés conformément à l'homologation FIA.

4.1.13. protection des flancs

Pour protéger la cabine / le renforcement de la cage, une protection séparée des flancs peut être montée (même temporairement). La fixation doit être réalisée avec des fixations à démontage rapide (raccord rapide ou à baïonnette). La protection des flancs ne doit pas restreindre la surface des vitres latérales. L'emplacement et le montage doivent être sécurisés et immobiles lors de la conduite dans la section. ATTENTION: Uniquement permis sur les véhicules dont les vitres latérales sont suffisamment dimensionnées pour récupérer une personne.

4.2. préservation

Il faut s'assurer que dans toutes les situations extrêmes (basculement), aucun carburant ou huile ne puisse s'échapper. Le réservoir de carburant doit être protégé contre les dommages externes. Il est autorisé à être remplacé par un autre réservoir de carburant approprié. La ventilation du réservoir doit être réalisée avec une vanne à double effet. Les couvercles de remplissage doivent éventuellement être munis d'un bouchon à vis. Le non-respect de la réglementation environnementale peut entraîner l'exclusion de la concurrence



5. Contrôles

5.1. Contrôle d'enrregistrement

Avant le départ, toutes les équipes du bureau de l'événement recevront les numéros de départ, la publicité de l'organisateur ainsi que des informations à jour sur l'organisation de l'événement.

À ce moment, les frais doivent être payés conformément à l'inscription et le conducteur doit présenter le permis de conduire valide non sollicité. Les passagers de moins de 18 ans soumettent la déclaration de consentement informelle. De plus, tous les documents doivent être soumis de manière non sollicitée selon l'inscription.

5.2. contrôle technique

L'acceptation technique est généralement pour tous les participants inscrits avant la première course à l'ITTM. Il vérifie si les véhicules en question ont été nommés dans la bonne classe. Il vérifie également le respect des réglementations en matière de sécurité et d'environnement. La saisie des numéros de départ et la publicité obligatoire sont contrôlées. Une acceptation technique complète selon les points 3.4 ... 3.6 ... de la réglementation ne peut pas être effectuée selon les possibilités techniques disponibles et en raison du délai serré. Avant chaque course, ces véhicules sont contrôlés, qui n'ont appelé que pour des courses individuelles. En outre, les véhicules sont contrôlés qui ont reçu des exigences de changement ou de correction des défauts dans la course précédente, où des modifications techniques ont été apportées (les équipes doivent soumettre les modifications techniques déjà lors de la signature de contournement connu) qui sont disqualifiés lors d'une précédente pour des raisons techniques ou ont été exclus en raison d'un accident ou ont été modifiés après l'article 1.5. En outre, la direction de l'événement se réserve le droit de vérifier au hasard tous les autres véhicules. L'acceptation technique a lieu conformément au calendrier conformément à l'avis avant le bureau de l'événement.

6. MANIFESTATIONS

6.1. Général

Les réclamations doivent toujours être soumises par écrit à la direction de l'événement. Chaque réclamation ne peut concerner qu'un point à la fois et ne peut être facturée que par une équipe.

6.2. droit de protester

Seuls les starters de la classe affectée ont le droit de protester. Préalable est aussi votre propre participation à la course.

6.3. frais des proteste

Les protestations techniques et les protestations contre la classification de classe sont soumises à des frais de protêt de 75,00 euros, protester contre la note dans la section une taxe de 25,00 euros. Les protestations contre l'évaluation n'entraînent pas de frais de protêt. Les frais de protêt seront remboursés si la réclamation est justifiée. Le perdant de la protestation a le p. Charge à la gestion de l'événement et de payer tous les autres coûts engagés.

6.4. Types des proteste

6.4.1. Protestations contre les classifications

Les réclamations contre la qualification de classe d'un véhicule doivent être signalées à la direction de l'événement par écrit au plus tard 15 minutes avant la réunion du conducteur le samedi. Après cette période, les protestations contre la qualification de classe ne sont plus possibles.



6.4.2. proteste technique

Les réclamations concernant l'état technique éventuellement non régulier d'un véhicule conformément à la réglementation doivent être signalées à la direction de l'événement par écrit au plus tard 15 minutes avant la réunion du conducteur le samedi. Passé ce délai, les réclamations techniques ne sont possibles que dans des cas exceptionnels justifiés jusqu'à la clôture de la dernière section de la classe concernée. Avant le début du démontage éventuel, les coûts à déterminer par la direction de l'événement doivent être payés par l'équipe de protestation. Ces coûts seront remboursés si justifiés

6.4.3. Protêts contre la note dans la section

Les protestations contre l'évaluation dans la section ne seront acceptées que si cela est indiqué lors de la contresignation de la fiche d'évaluation, mais au plus tard jusqu'à la clôture de la section, au commissaire responsable et noté par lui sur la fiche d'évaluation (pas d'accord dans la section). Ces protestations ne peuvent affecter que la notation (ponctuation) de votre propre race. Ils doivent ensuite être soumis par écrit et soumis à la direction de l'événement au plus tard 15 minutes après la clôture de la dernière section de la classe respective le jour de l'événement respectif.

6.4.4. Protestations contre l'évaluation

Les réclamations contre l'évaluation ou le résultat d'une course (éventuellement erreurs de calcul ou de transmission) doivent être annoncées au plus tard 30 minutes après la publication des listes de résultats.

6.5. les délais pour les manifestations

Après l'expiration des périodes de protestation respectives, les protestations ne sont plus autorisées

6.6. protester contre les décisions

Le surintendant sportif et technique forme un groupe d'un pilote ou d'un copilote de chaque classe et de tous les commissaires, qui conseillent la protestation et prennent une décision de protestation au meilleur de leurs connaissances et croyances, conformément à la réglementation. Ceci est déterminé par oui / non vote ou abstentions.

6.7. Appel

Contre les décisions de protestation reçues est appel à la DMV e.V. possible.

organisation:

Truck Trial Club Deutschland e.V. im DMV
1. Vorsitzender: Steve Weber
Einsteinstraße 27/29
06785 Oranienbaum
Steve.Weber@ttcd.de
www.ttcd.de

Oranienbaum, 10.03.2018



Übersichtstabelle der Strafpunkte

Stand: 01.Mai 2017

	points	
2.7.2	3	Changement de direction en conduisant, roulant ou glissant de plus de 10 cm
2.7.3	8	Toucher une barre de porte ou la barrière avec une partie du véhicule. Une barre de porte est considérée tant qu'il n'y a pas de changement de direction, comme touché une seule fois, même si le véhicule touche plusieurs fois la barre.
2.7.4	20	Barre de but renversée, également par action indirecte du véhicule par exemple, par éboulis, tronc d'arbre ou similaire (La tige doit reposer sur au moins deux points ou être dépassée par une roue ou dépassée par au moins un essieu)
2.7.5	20	toute porte passée dans la mauvaise direction, sauf les portes avec des marques spéciales (3.3.2.)
2.7.6	20	chaque porte a passé dans la bonne direction pour la deuxième fois, à l'exception des buts avec des marques spéciales (3.3.2.)
2.7.7	20	chaque porte de passage d'une classe différente
2.7.8	20	Annulation d'une barre de but, également par influence indirecte du véhicule par exemple, par éboulis, tronc d'arbre ou similaire (pause visible)
2.7.9	20	Toucher les poteaux de porte ou la barrière de la cabine du conducteur
2.7.10	20	pas prêt à commencer à temps
2.7.11	80	chaque porte n'est pas passée à travers
2.7.12	100	pour les équipes dans le double départ, qui conduisent la section avec le mauvais numéro de départ
2.7.13	100	Pour chaque changement de direction 10 entre deux objectifs. À partir du 11e changement de direction.
2.7.14	50	pour les équipes qui redémarrent en raison de réparations
2.7.15	40	+ 80 x nombre de portes non passées à:
		a) plus de 3 min. se tenir debout
		b) Conduire sur la section sans casque attaché ou fermé ou ceinture de sécurité. A partir du moment où l'infraction a été constatée par le Commissaire (démolition)
		c) Ouverture ou retrait de la ceinture de sécurité ou du casque
		d) Abandonner dans la section (seulement après confirmation par le commissaire)
		e) Déchirer le ruban adhésif, également par influence indirecte du véhicule par exemple, par éboulis, tronc d'arbre ou similaire
		f) Terminer par le commissaire après avoir dépassé le temps maximum
		g) Barre d'arrêt (voir la barre de porte)
		h) Arrêtez la barre d'arrêt (voir la barre de porte)
2.7.16	150	+ 80 x nombre d'objectifs non marqués dans: Refuser
2.7.17	100	le non-respect des instructions des commissaires ou le non-respect des articles du règlement (p. ex., 1.10., 2.1.)