Réglementation technique 2008 concernant les véhicules de Rock Crawling

V 080129JD

Catégorie A : « Stock Modifiés »

Le but de cette catégorie est la compétition entre véhicules d'origine (stock) modifiés. À cette fin, tous les équipages doivent déclarer l'année de leur véhicule, sa marque et son modèle lors de leurs inscriptions aux épreuves. Les modifications majeures sont autorisées à partir du moment où Overock possède suffisamment d'informations sur le véhicule pour pouvoir en assurer une inspection technique correcte. Dans cette catégorie, la largeur totale du véhicule ne doit pas dépasser 203 centimètres, à moins que le véhicule soit plus large d'origine (sortie d'usine). Cette mesure est effectuée de l'extérieur d'un pneu à l'extérieur du pneu opposé.

A.1 : Châssis
Définition : le châssis principal est constitué des deux montants longitudinaux soutenant les fixations de la caisse et la chaîne cinématique. Le châssis secondaire étant constitué des montants transversaux reliant les montants longitudinaux. Les châssis mono-coque (caisse auto-porteuse) sont acceptés.
A.1.1 : Tous les châssis d'origine sont approuvés. Tous les châssis doivent avoir les caractéristiques des châssis d'origine.
A.1.2 : Les renforts de châssis sont approuvés.
A.1.3 : Les châssis de remplacement construits par des fabricants/accessoiristes et disponibles sur le marché doivent être approuvés par Overock.
A.1.4 : Le châssis principal doit être fait d'acier magnétique. Son profil doit être carré, rectangulaire, fermé ou semi-fermé.
A.1.5 : Aucune partie du châssis principal ne doit être en profil « tube ».

A.2 : Pare-chocs
On considère comme étant le pare-choc avant, la partie la plus en avant du châssis, **excluant** les push bar, les stingers, etc. Un stinger est un pare-choc courbé vers le haut, de la forme approximative d'un"A". Il inclut son sommet, ses côtés et n'importe quel cintrage le reliant au châssis. On considère comme étant le pare-chocs arrière, la partie la plus en arrière du véhicule.
A.2.1 : Les pare-chocs doivent relier les montants droit et gauche du châssis.
A.2.2 : Le pare-choc arrière peut être aligné avec la partie la plus en arrière de la caisse, mais à aucun endroit celle-ci ne doit être protubérante au delà du pare-choc.
A.2.3 : Le pare-choc avant peut être aligné avec la partie la plus en avant de la caisse, mais à aucun endroit celle-ci ne doit être protubérante au delà du pare-choc.

A.3 : Suspension
A.3.1 : Les combinés à ressorts et les amortisseurs/suspension à air sont autorisés.
A.3.2 : Les commandes de suspension manuelles ne sont pas autorisées dans cette classe, à part par l'intermédiaire d'un treuil à l'avant ou à l'arrière.
A.3.3 : Les points de fixation de suspension doivent être en bon état, sans rouille ni craquelures, ils seront examinés et approuvés par un commissaire technique.
A.3.4 : L'empattement d'origine du véhicule peut être modifié de plus ou moins 7,5 centimètres. Il ne doit pas pouvoir être modifié en cours d'épreuve (voir A.19).
A.3.5 : Tout système de suspension doit être capable de conserver de lui-même la hauteur du véhicule en marche.

A.4 : Caisse
Définition : la caisse englobe les parties de carrosserie externe du véhicule, incluant le plancher, les côtés (pans), les portières ou fermetures d'ouverture de portières, l'arrière, le capot, les ailes, la calandre et le tablier.
A.4.1 : Les dimensions de la caisse doivent être identiques à celles d'origine.
A.4.2 : La caisse doit être dans sa matière d'origine, ou dans une matière approuvée par Overock. Cela inclut le capot, les ailes, le plancher, le tablier…

A.5 : Calandre
A.5.1 : La calandre doit être de configuration et de taille d'origine, ou approuvée par Overock.
A.5.2 : Elle doit protéger entièrement la partie avant du radiateur.
A.5.3 : Les calandres doivent inclure deux phares.
A.5.4 : Les calandres ne peuvent pas être rétrécies.
A.5.5 : Leur hauteur ne doit pas être changée.

A.6 : Capot
A.6.1 : Il doit couvrir le compartiment entier du moteur et conserver sa forme d'usine.
A.6.2 : Le capot d'origine peut être substitué par un capot de matériau différent du moment qu'il se conforme aux configurations d'usine.
A.6.3 : Les capots-ailes d'une seule pièce sont approuvés du moment qu'ils ressemblent à l'apparence d'usine, ou qu'ils suivent la configuration d'usine.

A.7 : Ailes
A.7.1 : Les véhicules doivent avoir leurs ailes extérieures avant. Les parties internes des ailes (contre-ailes) avant doivent être conservées, du radiateur, à la ligne médiane de l'amortisseur, à une hauteur maximum de 7,5 centimètres du plus haut point du châssis.
A.7.2 : Les ailes doivent être fixées à la partie principale du compartiment passager ou du capot et s'étendre jusqu'à la calandre.
A.7.3 : Toutes les ailes qui conservent le « look » d'origine du véhicule sont approuvés. Exemple : la création d'une apparence de style "aile plate" sur

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.

un CJ7 sera acceptable. Les ailes doivent conserver leur largeur d'origine sur toute leur longueur ; on permet un coin arrondi à l'avant, mais pas supérieur à 20 centimètres de rayon.
A.7.4 : Les parties verticales peuvent être coupées.
A.7.5 : Des découpes minimum sont permises pour des amortisseurs rallongés, à l'avant seulement.
A.7.6 : Les contre-ailes avant doivent aller de l'avant du radiateur au centre de l'amortisseur ; elles peuvent avoir un trou de 7,5 centimètres de diamètre pouvant être utilisé pour éteindre un éventuel feu de moteur.
A.7.7 : Les contre-ailes arrières doivent être conservées.
A.7.8 : Tous les véhicules doivent conserver leurs coins arrières de caisse d'origine. Aucune découpe des coins de caisse n'est permise. A l'arrière, tous les véhicules doivent avoir des feux stop, des feux de position et des clignotants. Des feux non-stock du marché peuvent être utilisés.

A.8 : Cages et arceaux de sécurité
Overock définit la cage de sécurité comme étant l'ensemble des barres de sécurité entourant le conducteur. Les cages doivent être conçues pour protéger l'occupant en cas de tonneaux. Les parties de cage rajoutées doivent être obligatoirement construites dans un acier au carbon non-allié, étiré à froid, sans soudures, contenant au maximum 0,3 % de carbone, d'une résistance minimale à la traction de 350 N/mm^2. La cage est composée d'un arceau principal arrière, situé immédiatement derrière les sièges avant, d'un arceau principal avant, situé au niveau du pare brise du véhicule, et d'arceaux secondaires (ou entretoises).
A.8.1 : Cage à six (6) points de fixation minimum obligatoires.
A.8.2 : Les barres d'arceau d'origine sont approuvées à condition qu'elles répondent aux exigences sécuritaires du présent règlement.
A.8.3 : Le diamètre du tube d'arceau principal arrière s'il n'est pas d'origine, doit être de 45 x 2,5 mm ou de 50 x 2 mm. Le diamètre du tube d'arceau principal avant et des tubes d'arceaux secondaires doit être de 38 x 2,5 mm ou de 40 x 2 mm. Les arceaux principaux avant et arrière doivent être constitués d'un seul morceau de tube (mono-pièce). Sont acceptées les barres horizontales latérales d'origine avec fixation sur les baies de pare-brise. Rappel : l'inox, les métaux d'aluminium, et/ou doux sont strictement interdits. Les tubes doivent être soudés entre eux sur tout le périmètre du tube sectionné. Un commissaire technique Overock doit approuver les soudures, ainsi que les cages faites dans d'autres matériaux ou dans d'autres épaisseurs et diamètres.
A.8.4 : Overock recommande la pose d'une barre de renfort reliant les deux montants verticaux de l'arceau principal avant (montants A), sous la planche de bord.
A.8.5 : Les barres « périscope » sont interdites.

A.9 : Habitacle
A.9.1 : Il doit comporter deux sièges, conducteur et passager, montés côte à côte, sur le même plan horizontal.
A.9.2 : L'état général doit être correct et notamment sans rouille excessive qui remettrait en cause son rôle de protection.
A.9.3 : Une caisse ou un habitacle, trop abîmé, ou considéré comme dangereux pourra être refusé par Overock.
A.9.4 : Tous les habitacles d'origine sont approuvées pour la compétition. Les habitacles modifiés, entièrement ou partiellement doivent avoir la largeur de celui d'origine et être approuvés par Overock.
A.9.5 : Les panneaux de caisse vissés, non d'origine sont interdits. Les panneaux réparés sont acceptés, mais doivent conserver la même épaisseur que ceux d'origine.
A.9.6 : Les planchers complets doivent être conservés incluant les parties internes des ailes arrières.
A.9.7 : Aucune découpe de plancher n'est autorisée, sauf dans les cas suivants : tunnel de transmission au niveau des boîtes de vitesse et de transfert seulement (pas au niveau des arbres), déplacement de parties de plancher et de contre-ailes afin d'augmenter les débattements au niveau des pneus, des amortisseurs et du réservoir de carburant.
A.9.8 : Les bas de caisse peuvent être découpés jusqu'au plancher seulement. Celui-ci ne devant pas être altéré.
A.9.9 : L'arrière de l'habitacle peut être coupé horizontalement, pour s'aligner sur la hauteur de la benne. Une distance minimale de 60 centimètres, du centre du pont arrière, à l'arrière de la caisse doit être maintenue sur les véhicules coupés. Les véhicules non décapotables doivent conserver l'apparence d'un toit d'origine.
A.9.10 : Tous les éléments remplaçant des parties de caisse manquantes, doivent être approuvés par Overock. Cela inclut les bas de caisse ou sections de bas de caisse, les angles (ou coins) arrière, les ailes, le capot, etc.
A.9.11 : Tous les éléments de carrosserie doivent rester fixés, intacts et entiers pendant une compétition. Pour n'importe quel élément qui serait perdu durant la compétition, il sera exigé une réparation ou un remplacement immédiat sur place s'il est considéré par un commissaire de course que cette perte constitue un avantage pour l'évolution du véhicule (gain de poids, dimension moindre, etc.).
A.9.12 : Le pare-brise peut être enlevé (c'est même recommandé). Tous les verres cassables non feuilletés doivent être scotchés complètement.
A.9.13 : Les portes et le hayon peuvent être enlevés.

A.10 : Sièges
A.10.1 : Les appuis-tête ou protège nuque sont obligatoires et doivent être approuvés par les commissaires technique Overock.
A.10.2 : Les sièges doivent être fixés par leur points d'encrage d'origine ou directement sur la cage (arceaux).
A.10.3 : Les points d'ancrage doivent être en bon état sans rouille ni corrosion.
A.10.4 : Un harnais homologué à 3 points est obligatoire et doit toujours être porté sur obstacle.

A.11 : Direction
Définition : est appelé organe de direction tout dispositif concourant à faire pivoter les roues à droite et/ou à gauche par rapport à la ligne longitudinale centrale du véhicule.
A.11.1 : Le système de direction doit être mécanique. L'assistance hydraulique est autorisée.
A.11.2 : Les directions d'origine et de remplacements (de performance) sont autorisées.
A.11.3 : Les directions uniquement hydrauliques sont interdites dans cette catégorie.
A.11.4 : Pour le pivotement par freinage, voir le règlement concernant les Freins.
A.11.5 : Tous les composants de la direction, les croisillons et autres pièces doivent être en bon état de marche et approuvés par un commissaire technique Overock.
A.11.6 : Aucune fuite de liquide hydraulique n'est acceptée.
A.11.7 : Les durites doivent être en bon état, exemptes de craquelure et d'effilochure. Elles ne doivent pas être exposées à l'usure ou aux chocs et seront approuvées par un commissaire technique Overock.
A.11.8 : Les systèmes de direction sur les roues arrières sont interdits.
A.11.9 : La configuration d'origine de la direction doit être conservée mais les barres de parallélisme et de direction en position haute sont autorisées.

A.12 : Moteur
Est considéré comme faisant partie du moteur : tout système délivrant couple et puissance, incluant le bloc, la culasse, le couvre culasse, le carter d'huile et toute pièce interne de ces parties.
A.12.1 : Toute configuration et toute taille de moteur est autorisée.
A.12.2 : Le moteur ne doit avoir aucune fuite.
A.12.3 : Les supports de moteur doivent être en bon état et fabriqués dans une matière adéquate pour soutenir le moteur.

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.

A.12.4 : Les jauges de niveau doivent être étanchéifiées par un joint.
A.12.5 : Tout véhicule dont l'échappement sera considéré comme trop bruyant sera disqualifié.

A.13 : Système électrique
Tous les fils, feux, la batterie et autres composants fonctionnant électriquement font partie du système électrique.
A.13.1 : Les batteries doivent être en bon état, solidement fixées avec le montage adéquat pour conserver leur place en cas de tonneaux.
A.13.2 : Toutes les batteries doivent être de type sèches.
A.13.3 : Tous les fils électriques doivent être en bon état et doivent passer à des endroits sûrs. Les véhicules présentant des fils abîmés ou brûlés sont refusés au contrôle.

A.14 : Alimentation
L'alimentation inclut tous les composants et leur connectique, destinés à stocker, transporter et mélanger carburant et air sur le véhicule. Cela inclut le carburant utilisé.
A.14.1 : Les carburateurs sont autorisés.
A.14.2 : Les systèmes d'injection de carburant qu'ils injectent le carburant à travers un corps d'accélérateur ou à travers des injecteurs sont autorisés.
A.14.3 : Les carburants sans plomb, avec plomb, le propane, le gaz naturel et le diesel sont autorisés.
A.14.4 : L'alcool n'est pas autorisé en tant que carburant principal.
A.14.5 : Les durites et tuyaux d'alimentation en carburant doivent aller du réservoir vers le moteur, par un itinéraire sûr.
A.14.6 : La ligne de carburant doit être sans fuite et sans craquelure.
A.14.7 : Le système d'accélération doit être en bon état et doit fonctionner sans à-coups. Les véhicules dont l'accélérateur ne fonctionne pas sans à-coups sur toute sa plage d'utilisation seront refusés lors du contrôle technique de la compétition.
A.14.8 : Les accélérateurs manuels sont autorisés, mais doivent revenir automatiquement à la position de non accélération.

A.15 : Refroidissement
Définition : le système de refroidissement comprend : radiateurs, durites, pompes et liquide de refroidissement.
A.15.1 : Le refroidissement par air est autorisé.
A.15.2 : Les systèmes de refroidissement par liquides sont autorisés.
A.15.3 : Les radiateurs doivent être dans leur positions d'usine et couverts pour que, en cas de casse ou de fuite, les spectateurs, les spotters, les conducteurs et autres soient protégés des projections possibles de liquide de refroidissement.
A.15.4 : Les radiateurs doivent être solidement fixés.
A.15.5 : Les durites et autres systèmes de transport de fluides doivent être en bon état et sans craquelures. Toutes les fixations doivent être assurées et sécurisées par un dispositif de serrage mécanique.
A.15.6 : Les fixations hautes ou sur toit des radiateurs sont interdites.
A.15.7 : Le radiateur doit avoir son vase d'expansion d'origine, ou en tout cas d'une taille suffisante, solidement fixé, relié à lui par la durite de détente. Les vases d'expansion ne doivent jamais être présents dans l'habitacle.

A.16 : Boîte de vitesses (transmission)
A.16.1 : Toutes les transmissions automatiques ou à commande manuelles sont approuvées.

A.17 : Boîte de Transfert
C'est le dispositif chargé de transférer la puissance aux ponts avant et arrière du véhicule.
A.17.1 : Tous les modèles de boîte de transfert sont autorisés.

A.18 : Arbres de transmission
Ils sont la liaison entre la boîte de transfert et les ponts.
A.18.1 : Tous les arbres de transmission mécaniques sont admis.

A.19 : Ponts
Définition : un pont est considéré comme étant la liaison entre les roues de deux côtés opposés (droite et gauche), tant à l'avant qu'à l'arrière. Il commence à la fin de l'arbre de transmission et finit au rebord interne des roues. Il n'inclut pas les freins.
A.19.1 : Les ponts droits et les ponts à roues indépendantes sont autorisés.
A.19.2 : La seule modification de l'empattement du véhicule qui soit tolérée en cours d'épreuve, est celle due à une force de réaction (ex. oscillations du pont dans le cas de ressorts à lames).
A.19.3 : Aucune autre modification manuelle ou mécanique de l'empattement du véhicule n'est autorisée en cours d'épreuve.
A.19.4 : Les différentiels peuvent ou non être bloqués à 100 %.
A.19.5 : Les ponts portiques sont interdits.

A.20 : Freins
Définition : les freins sont l'ensemble des dispositifs permettant de ralentir <u>et</u> d'arrêter les roues.
A.20.1 : Les freins opérés mécaniquement sont autorisés.
A.20.2 : Les freins hydrauliquement assistés sont autorisés.
A.20.3 : La pédale de frein du plancher doit agir simultanément sur tous les freins.
A.20.4 : Les concurrents peuvent utiliser des freins secondaires pour agir individuellement sur les freins du véhicule.
A.20.5 : Le freinage par transmission n'est pas approuvé en tant que frein principal. Il peut être utilisé comme un frein secondaire ou de parking.
A.20.6 : Les freins de parking hydrauliques ou mécaniques sont approuvés.
A.20.7 : Les mécanismes du frein de parking doivent être en bon état et non usés. Un désengagement brutal de celui-ci doit être impossible.
A.20.8 : L'état des freins, des plaquettes (des garnitures) doit être irréprochable. Les véhicules dont les freins sont usés ou imbibés d'huile sont disqualifiés.
A.20.9 : Les lignes de frein, tuyaux et flexibles, doivent être en bon état et exempts de fuites, du (des) maître(s)-cylindre(s) jusqu'aux freins et passer à des endroits sûrs.
A.20.10 : Le(s) maître(s)-cylindre(s) et cylindres de freins doivent être en bon état et exempts fuite. Une résistance de freinage correcte à la pédale est exigée.

A.21 : Roues
A.21.1 : Toutes les roues en acier ou en aluminium sont autorisées.
A.21.2 : L'utilisation de jantes à système « bead-lock », simple ou double est autorisée.
A.21.3 : Rien sur les roues ne doit interférer avec le bon fonctionnement des freins.
A.21.4 : Les roues doivent être fixées aux ponts à l'aide d'au moins 4 goujons.
A.21.5 : Chaque goujon doit avoir son écrou.

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.

A.22 : Pneumatiques
A.22.1 : Tout pneumatique manufacturé de toute marque est autorisé.
A.22.2 : Tout pneumatique pour automobile est autorisé. Les pneumatiques agricoles sont interdits.
A.22.3 : La taille maximum des pneumatiques est de 35“ (pouces) de diamètre, contrôlée par lecture des indications techniques du flanc. La taille des pneus qui seront utilisés pour la compétition pourra être vérifiée par une mesure dans un plan horizontal de leur diamètre réel, roues montées sur le véhicule, en appui sur le sol.
A.22.4 : Les véhicules doivent avoir quatre (4) pneus indépendants, ni plus, ni moins.
A.22.5 : Les pneumatiques doivent être la seule source de mouvement en avant, sur le côté, ou en arrière du véhicule. Tout dispositif autre que les pneumatiques, utilisé pour déplacer le véhicule dans ces directions, est considéré comme un outil ou un treuil et les pénalités correspondantes seront appliquées en conséquence.
A.22.6 : Les pneumatiques cloutés ou autre, ou comprenant tout dispositif additionnel d’aide à l‘adhérence sont interdits.

A.23 : Treuils
Pendant la compétition, un treuil en bon état de marche est obligatoire sur le véhicule.
A.23.1 : Tout treuil de fabrication industrielle, électrique, hydraulique, d’une capacité minimale de 2,750 tonnes sur la première épaisseur de câble du tambour est autorisé.
A.23.2 : Le treuil doit utiliser un câble, ou une corde en remplacement du câble, qui doit avoir une force de rupture d’au moins 4,3 tonnes (équivalent d’un câble d’acier de 8 millimètres de diamètre).
A.23.3 : La corde ou le treuil doivent être en bon état et comporter un minimum d’effilochures et d’entortillements.
A.23.4 : Les crochets doivent être homologués pour une traction de 4,5 tonnes.
A.23.5 : Le Treuil peut être fixé, en utilisant toute position labellisée par son fabriquant sur le bas, l’avant ou l’arrière.
A.23.6 : Chaque véhicule doit être équipé d’un dispositif de lestage du câble de treuil approprié, surtout lorsque le treuil est munis d’un câble d’acier.
A.23.7 : Les crochets de treuil doivent avoir une sangle de préhension d’au moins 10 centimètres.

A.24 : Poids
Aucune restriction de poids est imposée dans cette catégorie.

A.25 : Numéros des véhicules
Les numéros de Véhicule doivent être visibles sur les côtés droits et gauches du véhicule.
A.25.1 : La hauteur des plaques de numéros ne doit pas être inférieure à 15 centimètres.
A.25.2 : Overock recommande l’utilisation de plaques de numéro détachables.

A.26 : Stickers
A.26.1 : Les équipes peuvent utiliser leur propre sticker sans aucune restriction de taille.
A.26.2 : Aucun message à caractère réprouvé par la morale ou la loi ne sera admis.
A.26.3 : Les stickers propres à un évènement doivent être posés sur les véhicules, en respect des demandes des organisateurs. Lorsqu’il y en a, Overock demandera donc à chaque concurrent de les poser sur leur véhicule. Ils sont sous la responsabilité des concurrents. Overock fournira ces stickers dans la mesure des stocks disponibles.

A.27 : Extincteurs
A.27.1 : Un extincteur doit être solidement fixé au véhicule.
A.27.2 : L’extincteur doit être facilement accessible et pris sans l'utilisation d'outils.
A.27.3 : L’extincteur doivent être plein et en état de fonctionner correctement.

A.28 : Sécurité
Le port d’un casque homologué est obligatoire.
Il est fortement recommandé, mais non obligatoire, d’utiliser en challenge, les dispositifs suivants :
· Protection de poignets/de bras ou filets de fenêtre.
· Corde synthétique en remplacement du câble de treuil.
· Jantes bead-lock.
· Protège cou.

Catégorie B : « Prototypes limités »

But de cette catégorie :
Le but de cette catégorie est la compétition entre marques. La marque du constructeur du véhicule doit donc être immédiatement identifiable par le public. Chaque marque et modèle devant défendre ses couleurs aux yeux du public, les véhicules concourrant devront donc avoir une ressemblance minimale avec leur look d’origine afin d’être facilement reconnus. Pour démontrer l’agilité potentielle des véhicules de cette catégorie, ceux-ci rivaliseront entre eux parmi, mais pas contre, les véhicules de la catégorie C « Prototypes illimités » sur les obstacles les plus difficiles. Lorsque le tracé du parcours pourra présenter des risques extrêmement élevés de blessures corporelles, un tracé spécifique pourra leur être imposé. Le but de cette catégorie est donc d’englober les véhicules présentant un véritable équilibre entre l’identité d’une marque et la performance pure.

B.1 : Châssis
Définition : le châssis principal est constitué des deux montants longitudinaux soutenant les fixations de la caisse et la chaîne cinématique. Le châssis secondaire étant constitué des montants transversaux reliant les montants longitudinaux.
B.1.1 : Tous les composants du châssis doivent être en acier ferreux (magnétique).
B.1.2 : Le châssis doit être de type « échelle » constitué de deux montants longitudinaux reliés par des montants transversaux.
B.1.3 : Pour un châssis « tube », on considère comme étant les montants longitudinaux du châssis principal, la tubulure la plus basse parcourant toute la longueur allant de l’avant des pneus avant au centre du pont arrière.
B.1.4 : A l’avant, les montants de châssis ne doivent pas être en retrait par rapport à l’avant des pneus avants. Si besoin, il est autorisé le boulonnage d’une extension sur le châssis, de même fabrication que ce dernier, et capable de résister aux impacts. L’utilisation d’extensions fragiles, susceptibles de casser pour augmenter l’angle d’attaque au premier impact est interdite. Cette disposition permet aux équipages qui le désirent, de conserver un très fort angle d’attaque après démontage de l’extension, en dehors des compétitions Overock.
B.1.5 : À l’arrière, les montants de châssis ne doivent pas être en retrait par rapport au pont arrière.

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.

B.1.6 : La distance entre les montants du châssis principal doit être de 40 centimètres au minimum sur toute sa longueur.
B.1.7 : Entailler le châssis pour le montage de bras de suspension est autorisé. Les entailles ne sont pas comptées dans l'application de la règle B.1.10.
B.1.8 : Sur toute la longueur du châssis, les montants ne doivent pas avoir plus de 10 centimètres de décalage vertical les uns par rapport aux autres. Les rails de châssis doivent « tenir » dans 10 cm d'alignement vertical l'un par rapport à l'autre sur toute la longueur du véhicule.
B.1.9 : Le bas des montants du châssis ne doit pas être plus haut que le sommet des pneus.
B.1.10 : Les éléments de châssis doivent avoir une dimension externe (diamètre ou mesure de côté), au moins égale à 3,8 centimètres, être en acier ferreux (magnétique) d'une épaisseur d'au moins 3 millimètres. L'aluminium et autres matériaux dits « doux » sont interdits. Un commissaire technique Overock doit approuver les châssis faits d'autres matières ou dans d'autre épaisseur/diamètres.
B.1.11 : Pour un châssis principal en tubes, celui-ci doit s'étendre du devant des pneus de devant, à la ligne transversale d'articulation du pont arrière, sans prendre en compte les stingers, pare chocs etc. (voir B.2 Pare chocs). D'avant en arrière, le point le plus bas du châssis « tube » ne peut pas être plus haut que le sommet d'un seul pneu.
B.1.12 : N'importe quel pare-choc, ou cintrage pour pare-choc, ou stinger ou autre, attaché aux montants tubulaires, carrés ou autre du châssis, doit être fixé en avant des pneus avants.

B.2 : Pare-chocs
Afin de ne pas être gêné par la réglementation concernant le châssis, les stingers, push bars etc. sont considérés comme étant distincts de celui-ci. On considère comme étant le pare-choc avant, la partie la plus en avant, incluant push bar, stinger, etc.. On considère comme étant le pare-choc arrière, la partie la plus en arrière du véhicule.
B.2.1 : Les pare-chocs doivent relier les montants droit et gauche du châssis.
B.2.2 : Un stinger est un pare-choc courbé vers le haut, de la forme approximative d'un "A". Il inclut son sommet, ses côtés et n'importe quel cintrage le reliant au châssis.
B.2.3 : On considère comme étant un pare-choc, le montant transversal du châssis le plus en avant au bout de ce dernier, incluant la partie longitudinale du châssis contenue dans son épaisseur, et toute partie les reliant vers d'autres composants du châssis.
B.2.4 : Si aucun pare-choc n'est présent, la fin des montants de châssis sera considérée comme étant le pare-choc.
B.2.5 : Le pare-choc peut être détachable, permettant ainsi aux équipages de changer de catégorie. Les pare-chocs dont l'épaisseur des tubes sera inférieure à 2,5 millimètres ne seront pas considérés comme tel.

B.3 : Suspension
B.3.1 : Les combinés à ressorts et les amortisseurs/suspension à air sont autorisés.
B.3.2 : Les dispositifs manuels ou hydrauliques de réglages de suspension sont autorisés, mais ne doivent pas permettre le contrôle individuel de chaque roue. Ceux-ci ne doivent permettre au maximum qu'un réglage des ponts avant et/ou arrière.
B.3.3 : Les points d'attache de suspension doivent être exempts de rouille et de craquelures et en bon état. Ils seront examinés et approuvés par un commissaire technique.

B.4 : Caisse
Définition : la caisse englobe les parties de carrosserie externe du véhicule, incluant le plancher, les côtés (pans), les portières ou fermetures d'ouverture de portières, l'arrière, le capot, les ailes, la calandre et le tablier.
B.4.1 : Les matériaux de caisse doivent être les suivants : acier, fibre de verre, résine polycarbonate Lexan®, plastique, aluminium et fibres de carbone. Un commissaire technique Overock disqualifiera toutes les autres matières.
B.4.2 : Tous les véhicules doivent avoir des ailes ou passages d'aile ou découpes d'ailes, avant et arrière, proches de ceux du modèle d'origine déclaré à l'inscription.
B.4.3 : Les pans de caisse doivent également ressembler à ceux du modèle d'origine déclaré à l'inscription.
B.4.4 : Les véhicules utilisant une cabine d'origine peuvent rouler sans portes. Dans ce cas, ils doivent obligatoirement être conformes aux règles des arceaux concernant les ouvertures de portes.
B.4.5 : Les véhicules n'utilisant pas une caisse d'origine doivent être équipés de portes ou de fermetures de portes ressemblants aux portes du modèle d'origine déclaré à l'inscription. Toute caisse rétrécie, ou à structure rétrécie, même si les côtés de la cabine d'origine sont conservés doit répondre à cette exigence pour la sécurité du pilote.
B.4.6 : Les équipages qui souhaitent ne pas utiliser de caisse d'origine, courant donc sur un véhicule thématique, doivent équiper celui-ci de panneaux dans les trois dimensions de ce dernier, sur toute sa longueur et sa largeur, et se conformer à toutes les autres règles de la catégorie. Les règles de ressemblance avec le modèle d'origine déclaré à l'inscription sont indispensables.

B.5 : Calandre
B.5.1 : Tous les véhicules doivent conserver une calandre de type d'origine. Le logo peut être enlevé pour des raisons de publicité ou de conflits de sponsors.
B.5.2 : Les feux principaux, les feux accessoires, les feux « off road » doivent avoir la même orientation et le même design que ceux du modèle d'origine déclaré à l'inscription.

B.6 : Capot
B.6.1 : Il doit complètement couvrir le haut du moteur. Events de capot et trous d'aspiration sont acceptés.
B.6.2 : Toute ouverture d'un diamètre supérieur à 30 cm doit être munie d'une grille de protection.
B.6.3 : Toutes les parties de capots doivent ressembler à celles du modèle d'origine déclaré à l'inscription.

B.7 : Ailes
B.7.1 : Tous les côtés et pans de caisse doivent ressembler à ceux du modèle d'origine déclaré à l'inscription.
B.7.2 : La forme des découpes d'ailes avant et arrière doit ressembler à celle du modèle d'origine déclaré à l'inscription.

B.8 : Cages et arceaux de sécurité
L'objectif de la réglementation d'Overock pour les cages et arceaux de sécurité dans cette catégorie, est d'assurer la sécurité optimum des pilotes en permettant toujours la reconnaissance du véhicule. Overock définit la cage de sécurité comme étant l'ensemble des barres de sécurité entourant le conducteur. Les cages doivent être conçues pour protéger l'occupant en cas de tonneaux.
B.8.1 : Cage à six (6) points de fixation minimum obligatoires.
B.8.2 : Les barres d'arceau d'origine sont approuvées pour une partie de la cage.
B.8.3 : Des poignées sont obligatoires sur la partie intérieure de la cage ou dans le véhicule.
B.8.4 : L'utilisation de tubes d'acier rond de diamètre 3,8 centimètre et d'épaisseur 3 millimètres est obligatoire pour la cage principale. Les métaux d'aluminium et/ou doux sont strictement interdits. Les tubes doivent être soudés entre eux. Un commissaire technique Overock doit approuver les cages faites dans d'autres matériaux ou dans d'autres épaisseurs et diamètres.
B.8.5 : Les points de fixation de la cage doivent être sur le châssis du véhicule ; on considère les fixations sur caisse comme des points de fixation secondaires mais non principaux.
B.8.6 : Le point de fixation le plus en avant, doit se situer à moins de 38 centimètre derrière les pédales de frein et d'accélérateur.

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.

B.8.7 : La cage ne doit pas avoir une ouverture plus grande que 61 centimètres au dessus de la tête du pilote. Elle doit comporter au moins une barre de renfort entre la barre principale avant et la barre principale arrière, à moins qu'elle mesure en tout 61 centimètres ou moins dans sa plus grande dimension.
B.8.8 : Le largeur de la cage au sommet, mesurée entre les montants principaux arrières (montants B), doit être d'au moins 86 centimètres.
B.8.9 : Des renforts d'angle (goussets) doivent être soudés dans les quatre coins du « plafond ». Ces renforts peuvent être en tube ou plat d'acier et ne peuvent pas être plus petits que 2,5 centimètre pour chaque côté soudé.
B.8.10 : Une tôle plate d'acier ferreux d'un millimètre minimum d'épaisseur, ou d'aluminium de 3,175 millimètres minimum d'épaisseur, doit couvrir le secteur immédiatement au dessus du siège du pilote et être soudée ou boulonnée à la cage. La tubulure du plafond doit entourer ce panneau de toit.
B.8.11 : Overock recommande la pose d'une barre de renfort reliant les deux montants principaux avant de la cage (montants A), sous la planche de bord.
B.8.12 : Si les portes sont absentes, une barre allant du montant B, à approximativement la hauteur d'épaule du pilote, au montant A, à approximativement la hauteur de tibia du pilote, doit être posée. Le boulonnage est autorisé pour cet élément.
B.8.13 : Une barre « périscope » d'une hauteur maximum de 30 centimètres au dessus de la tubulure du plafond pour être mise pour être utilisée comme point d'attache pour des sangles.
B.8.14 : La largeur de la cage doit être d'au moins 1,25 mètre de largeur au niveau des montants B, mesurée au niveau de la jonction de la barre de porte au montant B, à l'extérieur des montants. Certains ajoutent du tube pour pouvoir respecter cette règle. Un tel dispositif doit être correctement fixé de façon à ne pas se déplacer en avant ou en arrière suite à un choc avec quelque objet ou obstacle. Un tel système peut être un démontable facilement afin de pouvoir l'enlever pour d'autres événements.
B.8.15 : Toutes les cages principales doivent être équipées à l'arrière, d'au moins une barre diagonale allant du sommet de la cage, contre le montant B droit ou gauche, au côté opposé au niveau de la Jonction de la barre de porte et de l'autre montant B, ou au niveau de la jonction principale opposée des deux montants.
5.15.16 : La distance entre toute partie de la cage et le casque du pilote doit obligatoirement être d'un minimum de 7,5 centimètres !

B.9 : Habitacle
La sécurité est une des préoccupation majeure d'Overock, aussi les modifications possibles de largeur ont été établies afin assurer une sécurité minimale, néanmoins les risques de blessure demeurent présents.
B.9.1 : L'état général doit être correct et notamment sans rouille excessive qui remettrait en cause son rôle de protection.
B.9.2 : Un tablier (séparation du compartiment moteur et de l'habitacle) est obligatoire et doit être d'une épaisseur minimum d'un millimètre pour l'aluminium, d'un demi-millimètre pour les autres métaux et de 3,175 millimètres pour le Lexan®. Le plexiglas est interdit.
B.9.3 : Le tablier doit relier le pan extérieur gauche au pan extérieur droit et séparer entièrement l'habitacle du compartiment moteur.
B.9.4 : Les éléments de transmission doivent être recouverts d'une protection afin de protéger les occupants du véhicule de possibles projections de fluides en cas de casse de boîte ou de fuite.
B.9.5 : Tous les pans de caisse doivent ressembler à ceux du modèle d'origine déclaré à l'inscription.
B.9.6 : Tous les véhicules doivent avoir un plancher allant de devant le dessous des pédales jusqu'à l'aplomb du siège avant. Le plancher doit être d'une épaisseur minimum d'un millimètre pour l'aluminium, d'un demi-millimètre pour les autres métaux ou métaux gaufrés et de 3,175 millimètres pour le Lexan®. Le plexiglas est interdit.
B.9.7 : Le véhicule doit avoir deux sièges placés côte à côte sur le même plan horizontal.
B.9.8 : Les côtés en forme de coque de bateau et les arrières biseautés selon un plan vertical sont autorisés.
B.9.9 : Au niveau des montants principaux arrières de la cage (derrière les sièges – montants B), la largeur du véhicule doit être d'au moins 1,25 mètre, mesurée au niveau de la jonction de la barre de porte au montant B, à l'extérieur des montants.

B.10 : Sièges
Sont considérés comme des sièges « absorbants », tous sièges qui absorbent les chocs par ressort, tressage, mousse absorbante etc.
B.10.1 : Tous les sièges doivent être absorbants et avoir des montants capitonnés à droite et à gauche au niveau des côtes et du bas du torse.
B.10.2 : Les appuis-tête ou protège nuque sont obligatoires et doivent être approuvés par les commissaires technique Overock.
B.10.3 : Les sièges doivent être fixés à la cage. Les fixations sur la caisse sont interdites.
B.10.4 : Un harnais homologué à 5 points est obligatoire et doit toujours être porté sur obstacle.

B.11 : Direction
Définition : est appelé organe de direction tout dispositif concourant à faire pivoter les roues à droite et/ou à gauche par rapport à la ligne longitudinale centrale du véhicule.
B.11.1 : Toute direction doit conserver la possibilité de fonctionner de façon uniquement mécanique. Un contrôle sera effectué après coupure du contact moteur.
B.11.2 : Sont autorisées les directions hydrauliquement assistées ou purement hydrauliques.
B.11.3 : Les systèmes de direction sur les roues arrières sont interdits. Si le véhicule en est équipé, celui-ci doit être complètement neutralisé à l'aide de pièces soudées et boulonnées de façon à rendre impossible quelque pivotement des roues que ce soit.
B.11.4 : Pour le pivotement par freinage, voir le règlement concernant les Freins.
B.11.5 : Tous les composants de la direction, les croisillons et autres pièces doivent être en bon état de marche et approuvés par un commissaire technique Overock.
B.11.6 : Aucune fuite de liquide hydraulique n'est acceptée.
B.11.7 : Les lignes hydrauliques doivent être de type « aviation » ou commercialement vendues en magasin. Les lignes « maison » sont interdites. Elles doivent être en bon état et correctement placées de façon à ne pas subir de détérioration mécanique.
B.11.8 : Toutes les lignes de direction, qui passent dans l'habitacle, doivent être entièrement gainées pour protéger les occupants.

B.12 : Moteur
Est considéré comme faisant partie du moteur : tout système délivrant couple et puissance, incluant le bloc, la culasse, le couvre culasse, le carter d'huile et toute pièce interne de ces parties. Seuls sont acceptés les moteurs provenant d'applications « automobiles », c'est à dire ayant été conçus et produits pour une utilisation dans un véhicule d'au moins quatre roues, destiné principalement (plus de 50 % de la production) à un usage sur route, transportant passager et/ou cargaison. Cela exclut donc les moteurs conçus principalement pour des équipements et/ou application hors-routes, pour des utilisations de loisirs, pour l'aviation, la marine, ou des applications statiques.
B.12.1 : Toute configuration et toute taille de moteur est autorisée.
B.12.2 : Le moteur ne doit avoir aucune fuite.
B.12.3 : Les supports de moteur doivent être en bon état et fabriqués dans une matière adéquate pour soutenir le moteur.
B.12.4 : Les jauges de niveau doivent être étanchéifiées par un joint.
B.12.5 : La partie la plus en arrière du moteur doit se situer en avant des sièges du passager et du conducteur.
B.12.6 : Les moteurs électriques sont interdits.
B.12.7 : Tout véhicule dont l'échappement sera considéré comme trop bruyant sera disqualifié.

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.

B.13 : Système électrique
Tous les fils, feux, la batterie et autres composants fonctionnant électriquement font partie du système électrique.
B.13.1 : Les batteries doivent être en bon état, solidement fixées avec le montage adéquat pour conserver leur place en cas de tonneaux.
B.13.2 : Toutes les batteries doivent être de type sêches.
B.13.3 : La fixation de la batterie doit être du type cage. Les fixations par la base de la batterie sont interdites.
B.13.4 : Un coupe-circuit maître ouvrant (neutralisant) l'intégralité du circuit électrique doit obligatoirement être monté sur la planche de bord, clairement identifié, et en parfait état de fonctionnement. Sa mise en position « Off » doit immédiatement stopper le fonctionnement du moteur.
B.13.5 : Tous les fils électriques doivent être en bon état et passer à des endroits sûrs. Les véhicules présentant des fils abîmés ou brûlés sont refusés au contrôle.

B.14 : Alimentation
L'alimentation inclut tous les composants et leur connectique, destinés à stocker, transporter et mélanger carburant et air sur le véhicule. Cela inclut le carburant utilisé.
B.14.1 : Les carburateurs sont autorisés.
B.14.2 : Les systèmes d'injection de carburant qu'ils injectent le carburant à travers un corps d'accélérateur ou à travers des injecteurs sont autorisés.
B.14.3 : Le bouchon de réservoir doit être étanche.
B.14.4 : Les carburants sans plomb, avec plomb, le propane, le gaz naturel et le diesel sont autorisés.
B.14.5 : L'alcool n'est pas autorisé en tant que carburant principal.
B.14.6 : Les durites et tuyaux d'alimentation en carburant doivent aller du réservoir vers le moteur, par un itinéraire sûr.
B.14.7 : La ligne de carburant doit être sans fuite et sans craquelure.
B.14.8 : Le système d'accélération doit être en bon état et fonctionner sans à-coups. Les véhicules dont l'accélérateur ne fonctionne pas sans à-coups sur toute sa plage d'utilisation seront refusés lors du contrôle technique de la compétition.
B.14.9 : Les accélérateurs manuels sont autorisés, mais doivent revenir automatiquement à la position de non accélération.

B.15 : Refroidissement
Définition : le système de refroidissement comprend : radiateurs, durites, pompes et liquide de refroidissement.
B.15.1 : Le refroidissement par air est autorisé.
B.15.2 : Les systèmes de refroidissement par eau sont autorisés.
B.15.3 : Les radiateurs doivent être solidement fixés et couverts pour que, en cas de casse ou de fuite, les spectateurs, les spotters, les conducteurs et autres soient protégés des projections possibles de liquide de refroidissement.
B.15.4 : Les durites et autres systèmes de transport de fluides doivent être en bon état et sans craquelures. Toutes les fixations doivent être assurées et sécurisées par un dispositif de serrage mécanique.
B.15.5 : Les fixations hautes ou sur toit des radiateurs sont interdites.
B.15.6 : Le radiateur doit avoir son vase d'expansion d'origine, ou en tout cas d'une taille suffisante, solidement fixé, relié à lui par une durite de détente. Les vases d'expansion ne doivent jamais être présents dans l'habitacle.

B.16 : Boîte de vitesses (transmission)
B.16.1 : Toutes les transmissions automatiques ou à commande manuelles sont approuvées.
B.16.2: Les transmissions doivent être couvertes d'un bouclier pour protéger les occupants de l'exposition éventuelle au liquide de transmission, en cas de fractures de boîte ou de fuite imprévue. L'épaisseur de ce bouclier doit être d'un minimum de 1 millimètre pour l'aluminium, d'un demi millimètre pour le métal ou le métal gaufré, et de 5 millimètres pour la résine Lexan®. Le plexiglas est interdit.

B.17 : Boîte de Transfert
C'est le dispositif chargé de transférer la puissance aux ponts avant et arrière du véhicule.
B.17.1 : Tous les modèles de boîte de transfert sont autorisés.
B.17.2 : Tous les croisillons de transmission doivent être « couverts » de façon à protéger les occupants en cas de casse et de projection.

B.18 : Arbres de transmission
Ils sont la liaison entre la boîte de transfert et les ponts.
A.18.1 : Tous les arbres de transmission mécaniques sont admis.
B.18.2 : Tous les croisillons de transmission doivent être couverts pour que les parties éventuellement cassées ne puissent pas heurter un occupant du véhicule.

B.19 : Ponts
Définition : un pont est considéré comme étant la liaison entre les roues de deux côtés opposés (droite et gauche), tant à l'avant qu'à l'arrière. Il commence à la fin de l'arbre de transmission et finit au rebord interne des roues. Il n'inclut pas les freins.
L'utilisation de n'importe quel type de ponts est possible à condition que ceux-ci proviennent d'une fabrication industrielle d'origine (et non pas d'origine industrielle !). L'utilisation de nombreux modèles est donc possible.
B.19.1 : Toutes largeurs, tous axes flottants ou fixes, tous ponts à axes indépendants sont acceptés. Les ponts portails sont également acceptés.
B.19.2 : Aucune modification manuelle ou mécanique de l'empattement du véhicule n'est autorisée.
B.19.3 : Les différentiels doivent pouvoir être bloqués à 100 %.
B.19.4 : Une réduction de transmission peut être utilisée avant les ponts, dans les ponts, ou être constituée d'une combinaison des deux.

B.20 : Freins
Définition : les freins sont l'ensemble des dispositifs permettant de ralentir <u>et</u> d'arrêter les roues.
B.20.1 : Les freins opérés mécaniquement sont autorisés.
B.20.2 : Les freins hydrauliquement assistés sont autorisés.
B.20.3 : La pédale de frein du plancher doit agir simultanément sur tous les freins.
B.20.4 : Les concurrents peuvent utiliser des freins secondaires pour agir individuellement sur les freins du véhicule.
B.20.5 : Un commissaire technique Overock doit approuver le freinage par pignon ou par transmission s'ils sont la source principale de freinage.
B.20.6 : Les freins de parking mécaniques ou hydrauliques sont autorisés.
B.20.7 : Les mécanismes du frein de parking doivent être en bon état et non usés. Un désengagement brutal de celui-ci doit être impossible.
B.20.8 : L'état des freins, des plaquettes (des garnitures) doit être irréprochable. Les véhicules dont les freins sont usés ou imbibés d'huile sont disqualifiés.
B.20.9 : Les lignes de frein, tuyaux et flexibles, doivent être en bon état et exempts de fuites, du (des) maître(s)-cylindre(s) jusqu'aux freins et passer à des endroits sûrs.
B.20.10 : Le(s) maître(s)-cylindre(s) et cylindres de freins doivent être en bon état et exempts fuite. Une résistance de freinage correcte à la pédale est exigée.

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.

B.21 : Roues
B.21.1 : Toutes les roues en acier ou en aluminium sont autorisées.
B.21.2 : L'utilisation de jantes à système « bead-lock », simple ou double est autorisée.
B.21.3 : Rien sur les roues ne doit interférer avec le bon fonctionnement des freins.
B.21.4 : Les roues doivent être fixées aux ponts à l'aide d'au moins 4 goujons.
B.21.5 : Chaque goujon doit avoir son écrou.

B.22 : Pneumatiques
B.22.1 : Tout pneumatique manufacturé de toute marque est autorisé.
B.22.2 : Tout pneumatique pour automobile est autorisé. Les pneumatiques agricoles sont interdits.
B.22.3 : Les pneumatiques doivent être la seule source de mouvement en avant, sur le côté, ou en arrière du véhicule. Tout dispositif autre que les pneumatiques, utilisé pour déplacer le véhicule dans ces directions, est considéré comme un outil ou un treuil et les pénalités correspondantes seront appliquées en conséquence.
B.22.4 : La taille maximum des pneumatiques doit être de 37 " (pouces) de diamètre, contrôlée par lecture des indications techniques du flanc. La taille des pneus qui seront utilisés pour la compétition pourra être vérifiée par une mesure dans un plan horizontal de leur diamètre réel, roues montées sur le véhicule, en appui sur le sol.
B.22.5 : Les pneumatiques cloutés ou autre, ou comprenant tout dispositif additionnel d'aide à l'adhérence sont interdits.

B.23 : Treuils
Pendant la compétition, un treuil en bon état de marche est obligatoire sur le véhicule.
B.23.1 : Tout treuil de fabrication industrielle, électrique, hydraulique, d'une capacité minimale de 2,265 tonnes sur la première épaisseur de câble du tambour est autorisé.
B.23.2 : L'utilisation d'une corde en remplacement du câble est obligatoire. Elle doit avoir une force de rupture d'au moins 4,305 tonnes (équivalent d'un câble d'acier de 8 millimètres de diamètre).
B.23.3 : La corde ou le treuil doit être en bon état et comporter un minimum d'effilochures et d'entortillements.
B.23.4 : Les crochets doivent être homologués pour une traction de 4,53 tonnes.
B.23.5 : Le Treuil peut être fixé, en utilisant toute position labellisée par son fabriquant sur le bas, l'avant ou l'arrière.
B.23.6 : Chaque véhicule doit être équipé d'un dispositif de lestage de la corde du treuil approprié.
B.23.7 : Les crochets de treuil doivent avoir une sangle de préhension d'au moins 10 centimètres.
B.23.8 : L'utilisation de câble est interdite.
B.23.9 : La corde du treuil doit être en permanence disponible pendant la compétition, elle peut ne pas être attachée au pont de façon permanente.

B.24 : Poids
B.24.1 : Le véhicule pendant la compétition doit peser un minimum de 1 130 Kg sans le conducteur. Un commissaire technique d'Overock peut et doit arbitrairement approuver ou non une réduction de poids liée à des dégâts intervenus pendant la compétition.
B.24.2 : Le lestage des pneumatiques par utilisation de fluides ou composants polluants est interdit. Cela inclut le plomb. Les pénalités liées au non respect de cette règle seront appliquées dès déchirure ou rupture du pneumatique (ou autre) et perte d'un de ces éléments prohibés.

B.25 : Numéros des véhicules
Les numéros de Véhicule doivent être visibles sur les côtés droits et gauches du véhicule.
B.25.1 : La hauteur des plaques de numéros ne doit pas être inférieurs à 15 centimètres.
B.25.2 : Overock recommande l'utilisation de plaques de numéro détachables.

B.26 : Stickers
B.26.1 : Les équipes peuvent utiliser leur propre sticker sans aucune restriction de taille.
B.26.2 : Aucun message à caractère réprouvé par la morale ou la loi ne sera admis.
B.26.3 : Les stickers propres à un évènement doivent être posés sur les véhicules, en respect des demandes des organisateurs. Lorsqu'il y en a, Overock demandera donc à chaque concurrent de les poser sur leur véhicule. Ils sont sous la responsabilité des concurrents. Overock fournira ces stickers dans la mesure des stocks disponibles.

B.27 : Extincteurs
B.27.1 : Un extincteur doit être solidement fixé au véhicule.
B.27.2 : L'extincteur doit être facilement accessible et pris sans l'utilisation d'outils.
B.27.3 : L'extincteur doit être plein et en état de fonctionner correctement.

B.28 : Sécurité
Le port d'un casque homologué est obligatoire.
Il est fortement recommandé, mais non obligatoire, d'utiliser en challenge, les dispositifs suivants :
· Protection de poignets/de bras ou filets de fenêtre.
· Corde synthétique en remplacement du câble de treuil.
· Jantes bead-lock.
· Protège cou.

Catégorie C : « Prototypes illimités »

But de cette catégorie :
Cette catégorie permet d'exploiter les technologies les plus pointues, en restant dans les limites imposées par la sécurité. Son but est la compétition entre fabricants. Elle doit repousser les limites du franchissement. Plus les véhicules paraissent « exotiques », plus le public apprécie. Les conceptions uniques sont donc, non seulement permises, mais aussi fortement appréciées. Le déroulement des compétitions est en évolution constante pour cette catégorie ; il peut changer radicalement et rapidement au gré des avancées techniques. Les compétitions de classe illimitée ne seraient d'aucun intérêt sans quelques restrictions. Ainsi, si un avantage technique est considéré comme trop important, quelques restrictions ou handicaps pourront être imposés de façon à réguler toute domination. Ceci pour garantir l'intérêt et la pérennité de cette discipline. Les courses et leurs règlements reflètent donc ces avancées afin de démontrer les étonnantes capacités techniques des véhicules de cette catégorie, la plus avancée du Rock Crawling.

C.1 : Châssis
Définition : le châssis principal est constitué des deux montants longitudinaux soutenant les fixations de la caisse et la chaîne cinématique. Le châssis

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.

secondaire étant constitué des montants transversaux reliant les montants longitudinaux.
C.1.1 : Tous les composants du châssis doivent être en acier ferreux (magnétique).
C.1.2 : Les tubes constituant le châssis principal ne doivent pas avoir un diamètre extérieur inférieur à 2 centimètres.

C.2 : Pare-chocs
On considère comme étant le pare-choc avant, la partie la plus en avant du châssis, excluant push bar, stinger, etc.. On considère comme étant le pare-chocs arrière, la partie la plus en arrière du véhicule.
C.2.1 : Les pare-chocs doivent relier les montants droit et gauche du châssis.

C.3 : Suspension
C.3.1 : Les combinés à ressorts et les amortisseurs/suspension à air sont autorisés.
C.3.2 : Tous les dispositifs manuels ou hydrauliques de réglages de suspension sont autorisés dans cette catégorie.
C.3.3 : Les points d'attache de suspension doivent être exempts de rouille et de craquelures et en bon état. Ils sont contrôlés et approuvés par un commissaire technique.

C.4 : Caisse
Définition : la caisse englobe les parties de carrosserie externe du véhicule, incluant le plancher, les côtés (pans), l'arrière, le capot, les ailes, la calandre et le tablier.
C.4.1 : Tous les véhicules doivent conserver une protection ou un tablier qui sépare les occupants du moteur.
C.4.2 : Le tablier doit être d'une épaisseur minimum d'un millimètre pour l'aluminium, d'un demi-millimètre pour les autres métaux et de 3,175 millimètres pour le Lexan®. Le plexiglas est interdit.
C.4.3 : Les éléments de transmission doivent être recouverts d'une protection afin de protéger les occupants du véhicule de possibles projections de fluides en cas de casse de boîte ou de fuite.

C.5 : Calandres
Les calandres ne sont pas exigées.

C.6 : Capot
C.6.1 : Il doit couvrir entièrement le sommet du moteur. Les évents d'aspiration ou de refroidissement sont acceptés.
C.6.2 : Toute ouverture d'un diamètre supérieur à 30 cm doit être munie d'une grille de protection.
C.6.3 : On considère comme étant le capot d'un véhicule à moteur arrière, la partie située directement derrière la tête des occupants, et les séparant entièrement du moteur.

C.7 : Ailes
Les ailes ne sont pas exigées.

C.8 : Cages et arceaux de sécurité
La cage de sécurité est définie comme étant l'ensemble des barres de sécurité entourant le conducteur. Les cages doivent être conçues pour protéger l'occupant en cas de tonneaux.
C.8.1 : Cage à six (6) points de fixation minimum obligatoires.
C.8.2 : Les barres d'arceau d'origine sont approuvées pour une partie de la cage.
C.8.3 : Des poignées sont obligatoires sur la partie intérieure de la cage ou dans le véhicule.
C.8.4 : L'utilisation de tubes d'acier rond de diamètre 3,8 centimètre et d'épaisseur 2,4 millimètres est obligatoire pour la cage principale. Sont acceptées les barres horizontales latérales d'origine avec fixation sur les baies de pare-brise. Les métaux d'aluminium et/ou doux sont strictement interdits. Les tubes doivent être soudés entre eux. Un commissaire technique Overock doit approuver les cages faites dans d'autres matériaux ou dans d'autres épaisseurs et diamètres.
C.8.5 : Les points de fixation de la cage doivent être sur le châssis du véhicule ; on considère les fixations sur caisse comme des points de fixation secondaires mais non principaux.
C.8.6 : Le point de fixation le plus en avant, doit se situer à moins de 38,1 centimètre derrière les pédales de frein et d'accélérateur.
C.8.7 : La cage ne doit pas avoir une ouverture plus grande que 61 centimètres au dessus de la tête du pilote. Elle doit comporter au moins une barre de renfort entre la barre principale avant et la barre principale arrière, à moins qu'elle mesure en tout 61 centimètres ou moins dans sa plus grande dimension.
C.8.8 : Des renforts d'angle (goussets) doivent être soudés dans les quatre coins du « plafond ». Ces renforts peuvent être en tube ou en plat d'acier.
C.8.9 : Une tôle plate d'acier ferreux d'un millimètre minimum d'épaisseur, ou d'aluminium de 3,175 millimètres minimum d'épaisseur, doit couvrir le secteur immédiatement au dessus du siège du pilote et être soudée ou boulonnée à la cage. La tubulure du plafond doit entourer ce panneau de toit.
C.8.10 : Overock recommande la pose d'une barre de renfort reliant les deux montants principaux avant de la cage (montants A), sous la planche de bord.
C.8.11 : Si les portes sont absentes, une barre allant du montant B, à approximativement la hauteur d'épaule du pilote, au montant A, à approximativement la hauteur de tibia du pilote, doit être posée. Le boulonnage est autorisé pour cet élément.
C.8.12 : Une barre « périscope » d'une hauteur maximum de 30 centimètres au dessus de la tubulure du plafond pour être mise pour être utilisée comme point d'attache pour des sangles.
C.8.13 : La distance entre toute partie de la cage et le casque du pilote doit obligatoirement être d'un minimum de 7,5 centimètres !

C.9 : Habitacle
C.9.1 : L'état général doit être correct et notamment sans rouille excessive qui remettrait en cause son rôle de protection.
C.9.2 : Un tablier (séparation du compartiment moteur et de l'habitacle) est obligatoire et doit être d'une épaisseur minimum d'un millimètre pour l'aluminium, d'un demi-millimètre pour les autres métaux et de 3,175 millimètres pour le Lexan®. Le plexiglas est interdit.
C.9.3 : Le tablier doit relier le côté extérieur gauche au côté extérieur droit et séparer entièrement l'habitacle du compartiment moteur.
C.9.4 : Les éléments de transmission doivent être recouverts d'une protection afin de protéger les occupants du véhicule de possibles projections de fluides en cas de casse de boîte ou de fuite.
C.9.5 : Des panneaux de caisse sont fortement recommandés, quoique non exigés.
C.9.6 : Tous les véhicules doivent avoir un plancher allant de devant le dessous des pédales jusqu'à l'aplomb du siège avant. Le plancher doit être d'une épaisseur minimum d'un millimètre pour l'aluminium, d'un demi-millimètre pour les autres métaux ou métaux gaufrés et de 3,175 millimètres pour le Lexan®. Le plexiglas est interdit.

C.10 : Sièges
C.10.1 : Tous les sièges doivent avoir des montants capitonnés à droite et à gauche au niveau des côtes, du bas du torse et des cuisses.
C.10.2 : Les appuis-tête ou protège nuque sont obligatoires et doivent être approuvés par les commissaires technique Overock.
C.10.3 : Les configurations mono place sont approuvées.

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.

C.10.4 : Les sièges doivent être fixés à la cage. Les fixation sur la caisse sont interdites.
C.10.5 : Un harnais homologué à 5 points est obligatoire et doit toujours être porté sur obstacle.

C.11 : Direction
Définition : est appelé organe de direction tout dispositif concourant à faire pivoter les roues à droite et/ou à gauche par rapport à la ligne longitudinale centrale du véhicule.
C.11.1 : Les directions hydrauliques complètes et exclusives sont autorisées.
C.11.2 : Les directions sur les roues arrières sont autorisées.
C.11.3 : Pour le pivotement par freinage, voir le règlement concernant les Freins.
C.11.4 : Tous les composants de la direction, les croisillons et autres pièces doivent être en bon état de marche et approuvés par un commissaire technique Overock.
C.11.5 : Aucune fuite de liquide hydraulique n'est acceptée.
C.11.6 : Les lignes hydrauliques doivent être de type « aviation » ou commercialement vendues en magasin. Les lignes « maison » sont interdites. Elles doivent être en bon état et correctement placées de façon à ne pas subir de détérioration mécanique.

C.12 : Moteur
Est considéré comme faisant partie du moteur : tout système délivrant couple et puissance, incluant le bloc, la culasse, le couvre culasse, le carter d'huile et toute pièce interne de ces parties.
C.12.1 : Toute configuration et toute taille de moteur est autorisée.
C.12.2 : Le moteur ne doit avoir aucune fuite.
C.12.3 : Les supports de moteur doivent être en bon état et fabriqués dans une matière adéquate pour soutenir le moteur.
C.12.4 : Les jauges de niveau doivent être étanchéifiée par un joint.
C.12.5 : Tout véhicule dont l'échappement sera considéré comme trop bruyant sera disqualifié.

C.13 : Système électrique
Tous les fils, feux, la batterie et autres composants fonctionnant électriquement font partie du système électrique.
C.13.1 : Les batteries doivent être en bon état, solidement fixées avec le montage adéquat pour conserver leur place en cas de tonneaux.
C.13.2 : Toutes les batteries doivent être de type sèches.
C.13.3 : La fixation de la batterie doit être du type cage. Les fixations par la base de la batterie sont interdites.
C.13.4 : Un coupe-circuit maître ouvrant (neutralisant) l'intégralité du circuit électrique doit obligatoirement être monté sur la planche de bord, clairement identifié, et en parfait état de fonctionnement. Sa mise en position « Off » doit immédiatement stopper le fonctionnement du moteur.
C.13.5 : Tous les fils électriques doivent être en bon état et passer à des endroits sûrs. Les véhicules présentant des fils abîmés ou brûlés sont refusés au contrôle.

C.14 : Alimentation
L'alimentation inclut tous les composants et leur connectique, destinés à stocker, transporter et mélanger carburant et air sur le véhicule. Cela inclut le carburant utilisé.
C.14.1 : Les carburateurs sont autorisés.
C.14.2 : Les systèmes d'injection de carburant qu'ils injectent le carburant à travers un corps d'accélérateur ou à travers des injecteurs sont autorisés.
C.14.3 : Le bouchon de réservoir doit être étanche.
C.14.4 : Les carburants sans plomb, avec plomb, le propane, le gaz naturel et le diesel sont autorisés.
C.14.5 : L'alcool n'est pas autorisé en tant que carburant principal.
C.14.6 : Les durites et tuyaux d'alimentation en carburant doivent aller du réservoir vers le moteur, par un itinéraire sûr.
C.14.7 : La ligne de carburant doit être sans fuite et sans craquelure.
C.14.8 : Le système d'accélération doit être en bon état et fonctionner sans à-coups. Les véhicules dont l'accélérateur ne fonctionne pas sans à-coups sur toute sa plage d'utilisation seront refusés lors du contrôle technique de la compétition.
C.14.9 : Les accélérateurs manuels sont autorisés, mais doivent revenir automatiquement à la position de non accélération.

C.15 : Refroidissement
Définition : le système de refroidissement comprend : radiateurs, durites, pompes et liquide de refroidissement.
C.15.1 : Le refroidissement par air est autorisé.
C.15.2 : Les systèmes de refroidissement par eau sont autorisés.
C.15.3 : Les radiateurs doivent être solidement fixés et couverts pour que, en cas de casse ou de fuite, les spectateurs, les spotters, les conducteurs et autres soient protégés des projections possibles de liquide de refroidissement.
C.15.4 : Les durites et autres systèmes de transport de fluides doivent être en bon état et sans craquelures. Toutes les fixations doivent être assurées et sécurisées par un dispositif de serrage mécanique.
C.15.5 : Les fixations hautes ou sur toit des radiateurs sont interdites.
C.15.6 : Le radiateur doit avoir son vase d'expansion d'origine, ou en tout cas d'une taille suffisante, être solidement fixé, relié à lui par une durite de détente. Les vases d'expansion ne doivent jamais être présents dans l'habitacle.

C.16 : Boîte de vitesses (transmission)
C.16.1 : Toutes les transmissions automatiques ou à commande manuelles sont approuvées.

C.17 : Boîte de Transfert
C'est le dispositif chargé de transférer la puissance aux ponts avant et arrière du véhicule.
C.17.1 : Tous les modèles de boîte de transfert sont autorisés.
C.17.2 : Tous les croisillons de transmission doivent être « couverts » de façon à protéger les occupants en cas de casse et de projection.

C.18 : Arbres de transmission
Ils sont la liaison entre la boîte de transfert et les ponts.
C.18.1 : Tous les arbres de transmission mécaniques sont admis.
C.18.2 : Tous les croisillons de transmission doivent être couverts pour que les parties éventuellement cassées ne puissent pas heurter un occupant du véhicule.

C.19 : Ponts
Dans cette catégorie, les restrictions sont levées.
C.19.1 : Toutes les largeurs et tous les styles de pont sont acceptés.
C.19.2 : La réduction de transmission peut être utilisée avant les ponts, dans les ponts, ou être constituée d'une combinaison des deux.
C.19.3 : Les changements manuels d'empattement du véhicule sont autorisés.

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.

C.19.4 : Les différentiels doivent pouvoir être bloqués à 100 %.

C.20 : Freins
Définition : les freins sont l'ensemble des dispositifs permettant de ralentir et d'arrêter les roues.
C.20.1 : Les freins opérés mécaniquement sont autorisés.
C.20.2 : Les freins hydrauliquement assistés sont autorisés.
C.20.3 : La pédale de frein du plancher doit agir simultanément sur tous les freins.
C.20.4 : Les concurrents peuvent utiliser des freins secondaires pour agir individuellement sur les freins du véhicule.
C.20.5 : Un commissaire technique Overock doit approuver le freinage par pignon ou par transmission s'ils sont la source principale de freinage.
C.20.6 : Les freins de parking mécaniques ou hydrauliques sont autorisés.
C.20.7 : Les mécanismes du frein de parking doivent être en bon état et non usés. Un désengagement brutal de celui-ci doit être impossible.
C.20.8 : L'état des freins, des plaquettes (des garnitures) doit être irréprochable. Les véhicules dont les freins sont usés ou imbibés d'huile sont disqualifiés.
C.20.9 : Les lignes de frein, tuyaux et flexibles, doivent être en bon état et exempts de fuites, du (des) maître(s)-cylindre(s) jusqu'aux freins et passer à des endroits sûrs.
C.20.10 : Le(s) maître(s)-cylindre(s) et cylindres de freins doivent être en bon état et exempts fuite. Une résistance de freinage correcte à la pédale est exigée.

C.21 : Roues
C.21.1 : Toutes les roues en acier ou en aluminium sont autorisées.
C.21.2 : L'utilisation de jantes à système « bead-lock », simple ou double est autorisée.
C.21.3 : Rien sur les roues ne doit interférer avec le bon fonctionnement des freins.
C.21.4 : Les roues doivent être fixées aux ponts à l'aide d'au moins 4 goujons.
C.21.5 : Chaque goujon doit avoir son écrou.

C.22 : Pneumatiques
C.22.1 : Tout pneumatique manufacturé de toute marque est autorisé.
C.22.2 : Tout pneumatique pour automobile est autorisé. Les pneumatiques agricoles sont interdits.
C.22.3 : Les pneumatiques doivent être la seule source de mouvement en avant, sur le côté, ou en arrière du véhicule. Tout dispositif autre que les pneumatiques, utilisé pour déplacer le véhicule dans ces directions, est considéré comme un outil ou un treuil et les pénalités correspondantes seront appliquées en conséquence.
C.22.4 : Les pneumatiques cloutés ou autre, ou comprenant tout dispositif additionnel d'aide à l'adhérence sont interdits.

C.23 : Treuils
Pendant la compétition, un treuil en bon état de marche est obligatoire sur le véhicule.
C.23.1 : Tout treuil de fabrication industrielle, électrique, hydraulique, d'une capacité minimale de 2,265 tonnes sur la première épaisseur de câble du tambour est autorisé.
C.23.2 : L'utilisation d'une corde en remplacement du câble est obligatoire. Elle doit avoir une force de rupture d'au moins 4,305 tonnes (équivalent d'un câble d'acier de 8 millimètres de diamètre).
C.23.3 : La corde ou le treuil doit être en bon état et comporter un minimum d'effilochures et d'entortillements.
C.23.4 : Les crochets doivent être homologués pour une traction de 4,53 tonnes.
C.23.5 : Le Treuil peut être fixé, en utilisant toute position labellisée par son fabriquant sur le bas, l'avant ou l'arrière.
C.23.6 : Chaque véhicule doit être équipé d'un dispositif de lestage de la corde du treuil approprié.
C.23.7 : Les crochets de treuil doivent avoir une sangle de préhension d'au moins 10 centimètres.
C.23.8 : L'utilisation de câble est interdite.
C.23.9 : La corde du treuil doit être en permanence disponible pendant la compétition, elle ne peut pas être attachée au pont de façon permanente.

C.24 : Poids.
C.24.1 : Le véhicule pendant la compétition doit peser un minimum de 997 Kg sans le conducteur. Un commissaire technique d'Overock peut et doit arbitrairement approuver ou non une réduction de poids liée à des dégâts intervenus pendant la compétition.
C.24.2 : Le lestage des pneumatiques par utilisation de fluides ou composants polluants est interdit. Cela inclut le plomb. Les pénalités liées au non respect de cette règle seront appliquées dès déchirure ou rupture du pneumatique (ou autre) et perte d'un de ces éléments prohibé.

C.25 : Numéros des véhicules
Les numéros de Véhicule doivent être visibles sur les côtés droits et gauches et du véhicule.
C.25.1 : La hauteur des plaques de numéros ne doit pas être inférieurs à 15 centimètres.
C.25.2 : Overock recommande l'utilisation de plaques de numéro détachables.

C.26 : Stickers
C.26.1 : Les équipes peuvent utiliser leur propre sticker sans aucune restriction de taille.
C.26.2 : Aucun message à caractère réprouvé par la morale ou la loi ne sera admis.
C.26.3 : Les stickers propres à un évènement doivent être posés sur les véhicules, en respect des demandes des organisateurs. Lorsqu'il y en a, Overock demandera donc à chaque concurrent de les poser sur leur véhicule. Ils sont sous la responsabilité des concurrents. Overock fournira ces stickers dans la mesure des stocks disponibles.
sponsors de l'événement sur leur véhicule, ceci n'étant pas obligatoire.

C.27 : Extincteurs
C.27.1 : Un extincteur doit être solidement fixé au véhicule.
C.27.2 : L'extincteur doit être facilement accessible et pris sans l'utilisation d'outils.
C.27.3 : L'extincteur doit être plein et en état de fonctionner correctement.

C.28 : Sécurité
Le port d'un casque homologué est obligatoire.
Il est fortement recommandé, mais non obligatoire, d'utiliser en challenge, les dispositifs suivants :
· Protection de poignets/de bras ou filets de fenêtre.
· Corde synthétique en remplacement du câble de treuil.
· Jantes bead-lock.
· Protège cou.

Règlement Overock™ 2008, V 080129JD. Ce document et ses usages sont la propriété exclusive d'Overock™, la présente version bénéficie d'un dépôt d'huissier en date du 29 janvier 2008, toute reproduction partielle ou totale est interdite sans le consentement écrit d'Overock™, le contrevenant s'expose à des poursuites pénales. Copyright 2008, tous droits réservés.
Overock™, SARL au capital de 5000€, rond point de La Pardieu, avenue Michel Ange, 63000 Clermont-Ferrand, www.overock.fr, RCS Clermont-Ferrand 502 411 416.