

A) Allgemeines

1. Grundlagen der Veranstaltung

Bei den Europa Truck Trial Läufen handelt es sich um Geschicklichkeitsprüfungen für allradangetriebene Lastkraftwagen, Oldtimer-Lkw und Zugmaschinen auf einer abgesperrten Strecke. Trials sind geländespezifisch angelegte Geschicklichkeitsprüfungen und haben den Zweck der Erprobung im Umgang mit dem Fahrzeug. Bei diesem Wettbewerb werden keine Zeitprüfungen durchgeführt. Die Anzahl der geplanten Läufe, die geplanten Austragungsorte sowie die Startgebühr werden durch die OVS veröffentlicht.

1.1. Teilnehmer

Zur Teilnahme berechtigt sind Fahrer und Fahrerinnen (im Weiteren nur „Fahrer“) die im Besitz einer für das Fahrzeug gültigen Fahrerlaubnis sind (es gelten die Regeln des Ausstellungslandes). Die Fahrerlaubnis ist bei jedem Lauf vorzulegen. Ein Team besteht im Wettbewerb aus maximal drei Personen. Bei der Nennung vor der Saison können zwei Personen benannt werden, die das Fahrzeug im Wettbewerb fahren dürfen. Der Wechsel darf nur von Lauf zu Lauf erfolgen. Die dritte Person darf das Fahrzeug nicht lenken. Jede Person darf bei einem Wettbewerb ausschließlich Mitglied in einem Team sein; genannte Fahrer nur in einem Team der gesamten Saison. Beifahrer müssen nicht immer im Fahrzeug sein. Das Mindestalter für Beifahrer ist 16 Jahre (Einverständnis der/des Erziehungsberechtigten ist vorzulegen). Das Mitfahren von weiteren Personen oder das Mitführen von Tieren ist nicht erlaubt.

1.2. Nennung

Die Nennung hat gemäß der Veröffentlichung im Internet vollständig und zeitgerecht zu erfolgen. Nachnennungen können nur angenommen werden, wenn noch Startplätze zur Verfügung stehen. Das Startgeld kann vor Ort bezahlt oder auf das Konto der OVS überwiesen werden. Die Abnahme der Fahrzeuge erfolgt nur in dem im Aushang (auch Internet) bekannt gegebenen Zeitraum.

1.3. Versicherung

Für jedes Fahrzeug ist eine Kopie der Versicherungsbescheinigung mit ausdrücklicher Bestätigung der Versicherung, dass bei Europa Truck Trial-Veranstaltungen Versicherungsschutz besteht, vorzulegen. Diese Vorgabe entfällt, wenn durch OVS eine Gesamtversicherung abgeschlossen ist. Besteht kein Versicherungsschutz, ist die Teilnahme ausgeschlossen.

1.4. Fahrzeugwechsel und Doppelstart

Bei jedem Lauf ist nur ein Fahrzeug pro Team zulässig. Das Fahrzeug darf von Lauf zu Lauf gewechselt werden. Bei einem Wechsel der Fahrzeugkategorie gehen die erreichten Punkte verloren. Es werden maximal zwei Teams für ein Fahrzeug zugelassen. Ein Fahrzeug darf nur in einer Kategorie eingesetzt werden. Jeder Teilnehmer darf jede Sektion nur einmal fahren. Der Doppelstart ist bei Abgabe der Nennung anzuzeigen, in diesem Fall können die Mannschaften markiert werden. Die Markierungen müssen das ganze Wochenende getragen werden. Fahrzeuge, die im Doppelstart eingesetzt werden, müssen über eine Wendetafel für die Startnummer verfügen. Die Startnummer, die nicht im Einsatz ist, muss abgedeckt sein. Die vergebene Startnummer bezieht sich auf den in der jeweiligen Kategorie gemeldeten Fahrer.

1.5. Kategorienbelegung und Mindestteilnehmer

In jeder Kategorie müssen mindestens zwei Teilnehmer starten. Eine Kategorie entfällt, wenn nicht zwei Teilnehmer vorhanden sind. Sind nicht wenigstens drei Teilnehmer pro Kategorie in der Meisterschaft, wird in dieser Kategorie kein Titel vergeben.

Ein Lauf wird als gefahren gewertet, wenn der Teilnehmer mindestens eine Sektion gefahren hat. Eine Sektion gilt als gefahren, wenn ein Einfahrttor bewältigt wurde.

1.6. Farbmarkierung der Fahrzeugkategorien

Tore, die nur für bestimmte Kategorien sind, werden am oberen Ende der linken Torstange farblich gekennzeichnet:

Kategorie II- schwarz Kategorie III- grün Kategorie IV- gelb Kategorie Proto- rot.

Bei allen anderen Toren werden die linken Torstangen farblich (in der Regel weiß) markiert. Diese Tore sind von allen Kategorien zu befahren. Farbliche Markierungen im unteren Bereich der Torstangen dienen nur dem Sektionspersonal.

2. Verhaltens- und Fahrregeln

2.1. Informationen

Bekanntmachungen an der Infotafel am Büro sind zu beachten und sind bindend. Informationen werden bei Bedarf aktualisiert.

2.2. Verhaltensregeln

Die Teilnehmer haben sich an die Weisungen der Veranstalter und der Kommissare zu halten. Fahren im Gelände außerhalb des Wettbewerbs ist untersagt (ausgenommen sind Fahrten zur Sektionsbesichtigung). Fahrer, Beifahrer sowie das eingesetzte Leitungs- und Sicherheitspersonal dürfen während des Wettkampfes nicht unter Alkohol- oder Drogeneinfluss stehen. In geöffneten Sektionen herrscht Rauchverbot. Fehlverhalten kann mit Punktstrafe oder mit Ausschluss geahndet werden. Jegliches anbringen von Markierungen innerhalb der Sektionen führt zur Disqualifikation.

2.3. Sektionen

Eine Sektion gilt als geöffnet, wenn die Absperrbänder von Ein- und Ausfahrtor entfernt sind. Jede geöffnete Sektion wird von einem Kommissar überwacht. Er ist berechtigt, Entscheidungen von Streckenposten zu korrigieren, alle strittigen Fragen zu klären, einen Wettbewerber aus der Sektion oder, bei schweren Verstößen, in Abstimmung mit der Leitung, aus dem Wettbewerb zu nehmen, sowie die Sektion zu schließen, falls der sichere oder ordnungsgemäße Ablauf nicht gewährleistet ist. In diesem Fall wird die Sektion mit 0 Punkten bewertet. Für jede Sektion ist pro Team eine Maximalzeit vorgegeben. Nach Überschreiten der Zeit wird für dieses Team die Sektion abgebrochen. Es wird empfohlen im Fahrzeug eine Möglichkeit der Zeitnahme zu installieren. Eine Sektion wird geschlossen, wenn der letzte Starter der Gruppe/Kategorie die Sektion verlassen hat und kein Nachstarter startbereit ist.

2.4. Fahrerbesprechung

Bei der Fahrerbesprechung können Bestimmungen des Reglements geändert oder ergänzt werden. Diese Änderungen/Ergänzungen können für eine Veranstaltung oder für den Rest der Saison Gültigkeit haben. Bei der Fahrerbesprechung sollte jedes Team vertreten sein.

3. Haftungsverzicht und sonstige Erklärungen

3.1. Haftungsverzicht

Fahrer und alle eingesetzten Beifahrer unterzeichnen bei Anmeldung eine Haftungsverzichtserklärung.

3.2. Alkoholkontrolle

Jeder Teilnehmer erklärt sich mit der Unterschrift auf der Anmeldung zur Durchführung von Alkoholkontrollen bereit.

3.3. Tragen der Werbung der OVS

Die Teilnehmer verpflichten sich bereitgestellte Werbemittel der OVS deutlich sichtbar zu tragen.

3.4. Teilnahme an anderen Truck Trial Veranstaltungen

Die Teilnahme an anderen internationalen oder nationalen Truck Trial Veranstaltungen soll der OVS angezeigt werden. Die Werbung der Sponsoren von OVS muss bei der Teilnahme an anderen Veranstaltungen oder öffentlichen Auftritten überdeckt werden oder es muss die schriftliche Genehmigung der OVS eingeholt werden.

4. Werbung

4.1. Werbung am Fahrzeug

OVS reserviert sich auf jedem Fahrzeug unentgeltlich eine Fläche von 0,4 m² auf der Frontseite, auf der Heckseite und auf beiden Seiten. Zusätzlich muss Platz für die Startnummer (mindestens 40x40 cm, jedoch maximal 50x50 cm) sowie für den Saisonaufkleber Europa Truck Trial sein. Für die Anbringung der Werbung sind Flächen wie im Folgenden beschrieben zu nutzen bzw. zu schaffen.

Startnummer:

Seitlich ist die Startnummer zentral auf den Türen anzubringen. Auf den Türen dürfen neben der Startnummer ein Teameigener Sponsor (Größe maximal Höhe (H) 10cm, Breite (B) 40 cm) sowie der Name von Fahrer und Beifahrer angebracht werden.

An Front und Heck ist jeweils eine Fläche 40x40 cm parallel zur Fahrzeugachse zu nutzen. Ist diese Fläche nicht vorhanden, ist diese zu schaffen. Die Startnummer darf nicht durch Überrollbügel oder ähnliches verdeckt werden.

Werbefläche:

Reglement
gültig ab: 01.01.2024

Seitlich muss die Werbefläche beginnend max. 50 cm hinter dem Fahrerhaus und max. 30 cm von der Außenkante der Abdeckung nach innen versetzt angebracht werden.

Es sind folgende Größen zulässig: Kategorie II und Proto Höhe (H): 70 cm, Breite (B): 30 cm oder H 40 cm, B: 60 cm oder H: 30 cm, B: 90 cm; Kategorien III und IV H: 100 cm, B: 40 cm oder H 45 cm, B: 80 cm oder H: 30 cm, B: 120 cm. An der Front ist am oberen Rand der Windschutzscheibe oder angrenzend darüber (Überrollkäfig) eine Fläche von H 10cm, B 180 cm oder H 20 cm, B 90 cm zu schaffen. Am Heck ist eine Fläche von H 10cm, B 180 cm oder H 20 cm, B 90 cm zu schaffen.

Die Flächen müssen so beschaffen sein, dass darauf dauerhaft Klebefolie angebracht werden kann. Die Türen bzw. die geschaffenen Flächen müssen bei der ersten Abnahme komplett frei sein. Jedes Fahrzeug wird beim ersten Lauf mit dem kompletten Satz Folien ausgestattet.

Verbleibende Fläche darf nach Anbringen der Aufkleber der OVS für eigene Zwecke genutzt werden. Bei nicht beachten der Werbevorgaben entspricht das Fahrzeug nicht dem Reglement und kann ausgeschlossen werden.

B) Platzierung, Ablauf und Bewertung

Der leitende Kommissar hat bei für ihn offensichtlichen Fehlentscheidungen das Recht Entscheidungen der anderen Kommissare zu ändern. Die Protestmöglichkeit der Teilnehmer bleibt davon unberührt. Die entsprechende Frist beginnt mit Bekanntgabe der Änderung an die Betroffenen.

5. Platzierung

5.1. Lauf

Laufsieger ist das Team mit den wenigsten Strafpunkten (nach Berechnung mit Multiplikator) seiner Kategorie. Bei Punktgleichheit werden die Konkurrenten auf den gleichen Platz gesetzt. Der/die Folgeplätze bleiben dann unbesetzt.

1. Platz = 25 Punkte
2. Platz = 20 Punkte
3. Platz = 17 Punkte
4. Platz = 15 Punkte
5. Platz = 13 Punkte
6. Platz = 11 Punkte
7. Platz = 9 Punkte
8. Platz = 7 Punkte
9. Platz = 5 Punkte
10. Platz = 3 Punkte
11. Platz = 1 Punkt

5.2. Meisterschaft

In der Europameisterschaft werden alle Teams gewertet, sofern sie mindestens einen Meisterschaftspunkt erhalten haben. Bei sieben und mehr Läufen wird ein Lauf als Streichlauf gewertet. Bei sechs oder weniger Läufen werden alle Läufe gewertet. Der Gewinner der Meisterschaft ist das Team, das am Ende der Meisterschaft in seiner Kategorie die meisten Punkte erreicht hat. Bei Punktgleichheit wird (bei sieben oder mehr Wettbewerben) der Streichlauf zur Entscheidung herangezogen. Führt das zu keiner Entscheidung oder ist kein Streichlauf zu werten, entscheidet die Anzahl der Fehlerpunkte bei den von den Konkurrenten gefahrenen Prüfungen. Führt das immer noch zu keiner Entscheidung, werden die Konkurrenten auf den gleichen Platz gesetzt.

In den Kategorien II, III, IV und Proto wird jeweils ein „Europameister“ ermittelt.

Wird ein Team während einer laufenden Saison disqualifiziert oder ausgeschlossen, so wird es in der Meisterschaft nicht mehr gewertet. Die bis dahin erzielten Laufwertungen bleiben unberührt.

6. Ablauf

6.1. Ablauf

Eine geöffnete Sektion darf von Fahrern oder Beifahrern nicht mehr betreten werden, auch nicht bei entstehenden Pausen durch Bergung u.s.w., es sei denn, der Kommissar fordert wegen Hilfeleistung dazu auf. Das zuerst startende Team hat umgehend startbereit zu sein, wenn die Sektion geöffnet wird. Das folgende Team hat startbereit zu sein, wenn der Kommissar - oder ein beauftragter Marshal (beauftragte Person) – das Signal zur Einfahrt erteilt. Ein Team gilt als startbereit, wenn das Fahrzeug mit der Kontur direkt an der Linie zwischen den Torstangen eines Einfahrttores steht, Fahrer und Beifahrer angeschnallt sind und die Helme unverzüglich aufgesetzt und ordnungsgemäß verschlossen werden können. Die Startfreigabe erfolgt durch den Kommissar oder einen beauftragten Marshal. Falls ein Team ausfällt oder eine Sektion nicht fährt, muss das nachfolgende Team startbereit sein. Wenn ein Team nicht startet, so sind der zuständige Kommissar sowie das nachfolgende Team zu informieren. Ist ein Team nicht startbereit, wird es mit 40 Strafpunkten belegt. Die Liste mit der Bewertung kann von Fahrer oder Beifahrer nach dem Befahren der Sektion gegengezeichnet werden.

6.2. Startreihenfolge

Teams der Fahrzeugkategorien werden Gruppen zugeordnet. Doppelstarter werden der gleichen Gruppe zugeordnet. Bei Doppelstartern gilt folgende Regelung: Doppelstarter werden als erste den Gruppen zugeordnet. Zwischen den Doppelstartern muss ein anderes Fahrzeug in die Startreihenfolge. Im Bedarfsfall wird der zweite Starter um einen Platz nach hinten gesetzt. Befindet sich ein Doppelstarter auf dem letzten Platz, so wird der andere Starter um einen Platz nach vorn gesetzt. Ein Ausfall von Fahrzeugen führt nicht zu Veränderungen. Werden im laufenden Wettbewerb Sektionen abgebrochen, so erfolgt der Start in der nächsten Sektion in gleicher Reihenfolge. Der erste Starter der abgebrochenen Sektion startet in der folgenden Sektion als Erster. Alle Starter fahren die für den Wettbewerb freigegebenen Sektionen in Gruppenzuordnung. Im Anschluss daran wird bei verfügbarer Wettbewerbszeit in Fahrzeugkategorien fortgesetzt. Die eventuell erforderliche Teilung der Kategorien erfolgt in der Reihenfolge des aktuellen Laufs. Erster in Grp 1, Zweiter in Grp 2, Dritter in Grp 1 usw. Die Sektionen werden durch den leitenden Kommissar zugewiesen.

Der leitende Sportkommissar entscheidet bei besonderen Bedingungen (Gelände, Wetter etc.) ob ab Beginn des Wettbewerbs in Kategorien gestartet wird. Vor der Entscheidung stimmt er sich mit den anwesenden Fahrervertretern und der OVS ab.

6.3. Nachstart

Nachstart ist grundsätzlich möglich – bis das letzte fahrbereite Fahrzeug die Sektion befahren hat und die Sektion nach Wiederaufbau geschlossen wurde. - Wie in 6.1. (Information des Teams) bzw. 2.3 (Schließen der Sektion) festgelegt.

6.4. Verweigern einer Sektion und maximale Punktzahl

Jedes Team hat die Möglichkeit Sektionen zu verweigern. Die Anzahl der Punkte bei Verweigern ist die maximale Punktzahl, die für die entsprechende Kategorie in der Sektion möglich ist. Sollten durch das Befahren dieser Sektion für ein Team mehr Punkte anfallen, so werden auch diesem Team nur die maximalen Punkte eingetragen. Bei der Berechnung wird kein Multiplikator berücksichtigt.

6.5. Streckenführung und Erklärung

Der Fahrer ist für die Wahl des Einfahrttors (wenn mehr als ein Einfahrttor vorhanden) und für seine Streckenführung selbst verantwortlich. Die Marshalls sind nicht berechtigt Auskünfte zu erteilen. Im Falle einer unklaren Streckenführung erteilt nur der Kommissar bei der Streckenbesichtigung Auskunft - jedoch nicht bei geöffneter Sektion.

6.6. Nicht fahrbare Tore

6.6.1. Fahren in Gruppenzuordnung: Jedes Tor, das während des Wettbewerbs (unabhängig von Fahrzeugkategorien) durch kein Team bewältigt wurde, wird aus der Wertung genommen.

6.6.2. Fahren in Kategorien: Jedes Tor, das durch kein Team (Fahrzeuge der gleichen Kategorie) bewältigt wurde, wird aus der Wertung genommen.

7. Bewertung

7.1. Fahrregeln in der Sektion

Zur Einfahrt muss das Fahrzeug mit der Kontur direkt an der Linie zwischen den Torstangen eines Einfahrttors stehen. Der Kommissar oder ein beauftragter Marshall zeigen den Beginn an. Das gesamte Gelände innerhalb der Absperrung darf zum Fahren genutzt werden. Tore dürfen in beliebiger Reihenfolge durchfahren werden, wenn keine Nummerierungen angebracht sind. Die Tore dürfen in Fahrtrichtung sowohl vor- als auch rückwärts durchfahren werden. Die Farbmarkierung muss in Fahrtrichtung links sein

Reglement gültig ab: 01.01.2024

Jedes Tor gilt als durchfahren, wenn alle Räder einer Fahrzeugseite und mindestens ein Rad der anderen Fahrzeugseite die Torlinie innerhalb der Torstangen – bei nicht mehr vorhandenen Stangen zählt der Fußpunkt - überquert haben und die Kontur des Fahrzeugs das Tor verlassen hat. Ein Tor gilt nur dann als durchfahren, wenn es in der gleichen Fahrtrichtung verlassen wird, in der es angefahren wurde. Nachgezogene Abschleppseile oder am Fahrzeug verhakte Äste etc. werden als Teil des Fahrzeugs betrachtet. Ist ein Fahrzeug in ein Tor eingefahren bewältigt es aber nicht, darf es das Tor zum nächsten Versuch wieder verlassen (ausgenommen Einfahrttor). Das Verlassen der Sektion nach Aufgabe ergibt keine zusätzlichen Strafpunkte.

Ein zum Schutz der Zuschauer angebrachtes Zusatzband zählt nicht zur Absperrung der Sektion.

7.2. Strafpunkte

	Punkte	Fehlerbeschreibung
7.2.1	0	Ohne Fehler
7.2.2*	1	Anhalten länger als 15 Sekunden (bis max. 3 Minuten), unabhängig von der anschließenden Fahrtrichtung
7.2.3	3	Fahrtrichtungswechsel durch Fahren, Rollen oder Rutschen über 10 cm.
7.2.4	8	Berühren einer Torstange.
7.2.5	40	Torstange umgefahren
7.2.6	40	jedes in falscher Richtung durchgefahrene Tor
7.2.7	40	jedes zum zweiten Mal in richtiger Richtung durchgefahrene Tor
7.2.8	40	jedes durchgefahrene Tor einer anderen Kategorie
7.2.9	40	Torstange sichtbar brechen
7.2.10*	40	berühren von Torstange aus dem Fahrerhaus heraus
7.2.11*	40	nicht startbereit
7.2.12	100	jedes nicht durchgefahrene Tor Ein Tor, dass während des Wettbewerbs durch kein Team bewältigt wurde, wird aus der Wertung genommen
7.2.13*	40 +	Anzahl der nicht durchgefahrenen Tore bei:
7.2.14*		Verweigern
7.2.15		länger als 3 min. stehen
7.2.16		mehr als 6 Fahrtrichtungswechsel zwischen zwei Toren
7.2.17		Befahren einer Sektion ohne angelegten Gurt / aufgesetzten Helm
7.2.18		Ablegen von Sicherheitsgurten, Öffnen oder Ablegen des Helms
7.2.19		Aufgabe in der Sektion
7.2.20		Berühren einer Absperrstange oder des Absperrbandes (auch aus dem Fahrerhaus)
7.2.21		Abbruch nach überschreiten der Maximalzeit
7.2.22		Abbruch nach Austritt von Betriebsstoffen, Betriebshilfsstoffen (auch Kühlwasser) oder bei vom Fahrzeug ausgehenden Gefährdungen

* Strafpunkt für „Anhalten länger als 15 Sekunden“ (7.2.2), Strafpunkte für „berühren einer Torstange aus dem Fahrerhaus“ (7.2.10), Strafpunkte für „nicht startbereit“ (7.2.11), Strafpunkte für nicht gefahrene Tore bei Verweigern (7.2.14) und 40 Strafpunkte für nicht ordnungsgemäßes Beenden der Sektion werden ohne Multiplikator in die Wertung genommen.

C) Abnahme der Fahrzeuge

8. Technik und Werbung

8.1. Technische Abnahme

Die technische Abnahme aller Fahrzeuge erfolgt grundsätzlich unmittelbar vor dem ersten Lauf der Saison und wird von dem/den technischen Kommissar/en durchgeführt. Die Fahrzeuge müssen den Vorschriften dieses Reglements entsprechen. Muss ein Team nach der technischen Abnahme ein Rad wechseln, so ist es durch ein gleiches Rad zu ersetzen. Muss ein anderes Rad (anderes Profil, anderer Hersteller, andere Größe, andere Felge) montiert werden, so ist der Wechsel unverzüglich im Leitungsbüro anzuzeigen. Das Fahrzeug wird in diesem Fall neu vermessen. Die Wertung für den gesamten Lauf erfolgt mit dem für das Team ungünstigen Faktor.

Bei den Folgeläufen wird eine technische Abnahme nach Veränderungen am Fahrzeug, die durch das Team anzuzeigen sind, durchgeführt. Weiterhin behält sich die Leitung Stichproben vor.

8.2. Abnahme der Werbung

Die Werbung der OVS muss zur Abnahme angebracht sein. Die Startnummer wird nach der Abnahme ausgegeben. Bei Beanstandungen wird vom zuständigen Kommissar eine Frist zur Behebung gesetzt, nach deren Ablauf droht der Ausschluss.

D) Technische Vorschriften und Einteilung in Fahrzeugkategorien

9. Allgemeine technische Vorschriften

9.0. Technischer Zustand und technische Änderungen

Der technische Zustand des Fahrzeugs darf keine Gefährdung von Personen, Sachen oder Umwelt darstellen. Um einen späteren Ausschluss zu vermeiden sollte VOR technischen Änderungen die Freigabe durch die technischen Kommissare der OVS eingeholt werden.

9.1. Bremsen

Die Betriebsbremse muss vom Fahrer in jeder Fahrposition zu betätigen sein. Sie muss in der Lage sein, das Fahrzeug auch bei stehendem Motor zum Stillstand zu bringen und auf alle Räder gleichzeitig wirken. Alle Teile der Bremsanlage müssen von einem anerkannten Hersteller sein. Die Feststellbremse muss durch ein Hinweisschild innerhalb des Fahrerhauses klar gekennzeichnet sein. Sie muss vom Fahrer im angegurteten Zustand (normale Sitzposition) bedient werden können. Rein mechanische Feststellbremsen dürfen durch Federspeicheranlagen ersetzt werden. Bei Druckluftbremsanlagen ohne mechanische Betätigung muss die Feststellbremse über Federspeicher aktiviert werden. Ist die Feststellbremse elektrisch angesteuert so gilt: Strom aus = Bremse fest!

9.2. Stromkreisunterbrecher und Motorabschaltung

Es wird ein Stromkreisunterbrecher gefordert, der den Motor abschaltet und alle stromführenden Teile (mit Ausnahme eines evtl. automatischen Feuerlöschsystems) unterbricht. Er muss durch einen roten Blitz in einem blauen Dreieck kenntlich gemacht werden. Der Schalter oder die Fernbedienung muss außen an der Front des Fahrzeugs angebracht sein. Alle Fahrzeuge müssen mit einer Einrichtung ausgestattet sein, die den Motor in jeder Situation zuverlässig zum Stillstand bringt. Sie muss in unmittelbarer Nähe des Stromkreisunterbrechers angeordnet sein und klar gekennzeichnet werden (z.B. Motorabschaltnopf ziehen). Zusätzlich ist ein Motorabstellknopf innerhalb des Fahrerhauses anzubringen, dessen Schalter klar gekennzeichnet sein muss und vom Fahrer in angegurtetem Zustand bedient werden kann (der Schalter muss eine Unterbrechung der elektrischen Kraftstoffpumpe bewirken). Bei Dieselfahrzeugen wird eine Klappe im Ansaugsystem zur Unterbrechung der Ansaugluft empfohlen.

9.3. Geräuschpegel und Emission

Bei den Fahrzeugen darf der Geräuschpegel die Werte des Fahrzeugs bei Markteinführung nicht überschreiten. Die Emissionswerte der verbauten Motoren dürfen die Werte der Baureihe nicht überschreiten. Die Abgase müssen nach oben abgeführt werden.

9.4. Beleuchtungseinrichtung

Die Beleuchtungseinrichtungen dürfen entfernt werden, sofern sich die Fahrzeugumrisse nicht ändern.

9.5. Ballast

Ballast kann montiert werden. Er muss jedoch seinem Gewicht entsprechend montiert sein. Er darf sich nur innerhalb des Fahrzeugumrisses befinden. Er muss bei der technischen Abnahme montiert sein, kann aber zwischen einzelnen Sektionen umgebaut oder entfernt werden (wenn das Mindestgewicht nicht unterschritten wird). Innerhalb einer Sektion ist eine Veränderung unzulässig. Gleiches gilt für Anbaugeräte (Seilwinde, Bagger, Kran, Absetzhydraulik u.s.w.). Alle am Fahrzeug befindlichen Teile sind so zu befestigen, dass sie sich bei allen Beanspruchungen (z.B. Überschlag) nicht aus ihrer Befestigung lösen können.

9.6. Räder und Bereifung

Über die Felgen vorstehende Radmuttern oder Schrauben müssen durch eine Abdeckung gesichert sein. Distanzscheiben bzw. -ringe sind nicht erlaubt. Nicht zulässig sind spezielle Wettbewerbsreifen, z.B. reine Noppenprofile in den Serienkategorien. Die Reifengröße ist freigestellt. Das Reifenprofil ist freigestellt, soweit es vom Hersteller oder Runderneuerer für den Straßenverkehr freigegeben ist. Reifen dürfen im Rahmen der Bestimmungen im Straßenverkehr nachgeschnitten werden, eine Veränderung des Profilbildes ist nicht erlaubt. Reifen dürfen mit der Felge fest verbunden werden (verschrauben, verkleben, Verwendung von Spreizringen etc.). Es sind nur Fahrzeuge mit luftbereiften Rädern zugelassen, Ketten sind verboten. – Siehe auch ergänzend unter Punkt 8.1 (Reifenwechsel)

9.7. Batterie

Die Batterie soll außerhalb der Fahrgastzelle in einem geschlossenen und möglichst auslaufsicheren Behälter sein. Eine Abdeckung der Polverbindung ist sicherzustellen.

9.8. Allgemeine Ausschlüsse

Elektronische Abstandsmessgeräte sowie Kameras als Fahr- oder Rangierhilfe sind nicht erlaubt.
Der Austausch der für den Einsatz der Fahrzeuge im Straßenverkehr vorgeschriebenen Rückspiegel gegen fest verbaute Kamera-Monitor-Kombinationen ist zulässig.

10. Serien- und seriennahe Kategorien

Als serienmäßig oder seriennah gelten Fahrzeuge, die in Rahmenabmessungen, sowie die zu dem Rahmen gehörigen Achspositionen Fahrzeugen entsprechen, die nachweislich mindestens 10 mal verkauft wurden sowie die Forderungen dieses Reglements erfüllen. Alle Änderungen an den Fahrzeugen, die nicht ausdrücklich erlaubt wurden, sind verboten. Bei allen strittigen Fragen über die Serienmäßigkeit eines Fahrzeugs, ist das Team verpflichtet, ein entsprechendes Papier über die Zulässigkeit dieser Punkte vorzulegen.

10.1. Einteilung

Kategorie II

Lkw mit 2-Achsen – Spurweite mindestens 1550 mm, Radstand mindestens 2300 mm

Kategorie III

Lkw mit 3-Achsen – Spurweite mindestens 1751 mm Radstand mindestens 3800 mm

Kategorie IV

Lkw mit 4 und mehr Achsen – Spurweite mindestens 1751 mm Radstand mindestens 4800 mm.

Die Größenunterschiede der Lkw werden über Multiplikatoren (siehe 10.2 bis 10.4) ausgeglichen

10.2. Multiplikator

Berechnung:

Faktor = $1 - [(Differenz \text{ Radstand (Kategorie II 2,5fach)} + Differenz \text{ Spurweite (Kategorie II 2,5fach)} + Differenz \text{ Breite (Kategorie II 2,5fach)} + \text{Frontüberhang}) / 10.000]$

Beispiel: Differenz Radstand 300mm; Differenz Spurweite 40mm; Differenz Breite 70mm; Frontüberhang 350mm

Beispiel Kategorie II

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

Der Multiplikator wird am Schluss des Wettbewerbs berücksichtigt und kaufmännisch auf ganze Punkte gerundet.

Beispiel Kategorie III und Kategorie IV

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

Der Multiplikator wird am Schluss des Wettbewerbs berücksichtigt und kaufmännisch auf ganze Punkte gerundet.

10.3. Basisfahrzeug

Kategorie II:

Radstand: 2900 mm, Spurweite: 1700 mm, Breite: 2100 mm, Frontüberhang: 0 mm,
Der Multiplikator verbessert bei größeren und bei kleineren Lkw.

Kategorie III:

Radstand: 4500mm, Spurweite: 1800mm, Breite: 2200mm, Frontüberhang: 0 mm,
Ist ein Fahrzeug mit geringeren Messwerten am Start, gilt der jeweils kleinste Wert.

Kategorie IV:

Radstand: 4800mm, Spurweite: 1800mm, Breite: 2300mm, Frontüberhang: 0 mm,
Ist ein Fahrzeug mit geringeren Messwerten am Start, gilt der jeweils kleinste Wert.

10.4. Messpunkte

Spurweite: gemessen am ersten betriebsfähigen Radpaar,

Radstand: erstes bis letztes betriebsfähiges Radpaar auf ebenem Boden,

Breite: größte Breite des Fahrzeugs auf Höhe der Achsnabe (Mittelwert Vorderachse/Hinterachse),
Frontüberhang: Vorderste Stelle der Reifenlauffläche bis Vorderkante Stoßstange am Rahmenlängsträger (Schlepphaken
etc. werden nicht berücksichtigt).

10.5. Zulässige Fahrzeugarten und Gewicht

Geländewagen, Pick-Up etc. mit Lkw-Zulassung sind keine Lastkraftwagen im Sinne dieses Reglements.

Zugelassen sind: Zugmaschinen, Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen oder ihnen entsprechende Sonderfahrzeuge die vom Hersteller ausschließlich mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3500kg angeboten werden. Das tatsächliche Gewicht muss mindestens 2,8 t betragen (gewogen ohne Fahrer/Beifahrer mit leerem Tank). Sollte bei der technischen Abnahme Zweifel am Gewicht des Fahrzeugs aufkommen ist die nächste öffentliche Waage anzufahren. Die Kosten trägt das meldende Team.

10.6. Abdeckung

Alle Fahrzeuge müssen eine Abdeckung hinter dem Führerhaus aufweisen. Folgende Vorgaben sind einzuhalten:

- Abdeckung muss maximal 50 cm hinter dem Führerhaus beginnen. Der Übergang zum Fahrerhaus kann trapezförmig ausgebildet, muss jedoch sonst wie die Abdeckung gefertigt sein.

- Reifenlaufflächen und das Ende des Fahrzeugrahmens müssen überdeckt sein.

- darf gemessen im ebenen Stand maximal 50 cm über dem höchsten Punkt der Reifenlauffläche verlaufen (ausgenommen sind nur die Abdeckungen der Durchführungen).

- muss - beginnend maximal 50 cm hinter dem Fahrerhaus - in der Draufsicht ein Rechteck darstellen (Ecken dürfen abgerundet sein Radius < 5 cm).

- der äußere Metallrahmen (einschließlich Übergang zum Fahrerhaus) muss durchgängig verbunden sein.

- Abdeckung muss geschlossen sein

Materialvorgaben:

Stahl- oder Aluminiumblech (mindestens 0,8 mm stark) oder schlagzäher Kunststoff (mindestens 4 mm stark) oder Holz (mindestens 15 mm stark).

- muss begehbar sein (mindestens durch eine Person mit ca. 80Kg).

- darf zur Montage von Hilfsaggregaten zwischen den Rahmenlängsträgern mit Durchführungen ..versehen sein. Die Durchführungen sind abzudecken.

- muss bei der Kategorie IV eine Mindestbreite von 2,43 m aufweisen.

10.7. Abdeckung der Lenkachsen

Alle Fahrzeuge müssen an den Lenkachsen eine Radabdeckung haben, welche die Reifenlauffläche mindestens in einem Winkel von 30 Grad nach vorne und 50 Grad nach hinten abdeckt (gemessen aus der Senkrechten durch die Radmitte).

Die Radabdeckung muss das Hochschleudern und von Steinen und das Spritzen von Wasser/Schlamm sicher und dauerhaft verhindern. Es ist der Originalkotflügel zu verwenden. Ersatzweise kann Stahl- oder Aluminiumblech (mindestens 0,8 mm stark) mit Kantenschutz Radius < 5 mm oder schlagzäher, formstabiler Kunststoff (mindestens 4 mm stark) verwendet werden.

10.8. Stoßfänger

Serienmäßig für den Fahrzeugtyp lieferbarer vorderer Stoßfänger muss eingebaut sein oder darf aus verstärktem Material gebaut sein. Ist serienmäßig kein Stoßfänger vorgesehen oder wird ein Stoßfänger aus verstärktem Material verbaut, ist er gemäß den Vorgaben zu fertigen und zu montieren:

- Stoßfänger darf bis an das Rahmenende gesetzt werden,

Reglement
gültig ab: 01.01.2024

- vorhandene Rahmenquerträger dürfen nicht entfernt werden,
- muss mindestens die Breite der Radabdeckung haben,
- muss im Grundriss die vordere Begrenzung des Fahrzeugs darstellen,
- muss bei Einfahrt in jede Sektion in der Kontur dem Zustand bei der technischen Abnahme entsprechen,
- beschädigte Stoßfänger sind bis zum nächsten Lauf durch ein Neuteil zu ersetzen.

Weitere Vorgaben bei Verwendung des Serienstoßfängers:

- notwendige Verbreiterungen müssen aus dem Material des Stoßfängers gefertigt werden,
- Verbreiterungen müssen in der gesamten Höhe des Stoßfängers angebracht sein,

Weitere Vorgaben bei Verwendung eines nicht serienmäßigen Stoßfängers:

- Materialabmessungen mindesten Stahl UNP 100 auf der gesamten Breite,
- Schnittkanten sind abzurunden (Radius > 5mm),
- Montage Mitte Rahmen entspricht Mitte Stoßfänger,
- Rahmenzwischenraum muss in ganzer Höhe abgedeckt sein.

10.9. Fahrerhaus

Ein Fahrerhaus kann durch ein Fahrerhaus einer neueren, vergleichbaren Baureihe des gleichen Herstellers ersetzt werden. Nach erfolgtem Umbau ist durch das Team die Prüfung eines Sachverständigen (in Deutschland zum Beispiel TÜV-Eintrag) in deutscher, englischer oder französischer Sprache vorzulegen.

Veränderungen an Fahrerhäusern (z.B. Verlängerung / Cabrioumbau) dürfen nur nach vorheriger Genehmigung durch die OVS oder bei Vorlage entsprechender Unterlagen des Herstellers durchgeführt werden.

10.10. Unterfahrschutz und Schutzeinrichtungen

Der Unterfahrschutz hinten und seitlich kann entfernt werden. Das Anbringen von Schutzeinrichtungen gegen mechanische Beschädigung des Fahrzeugs ist freigestellt.

10.11. Differentialsperren

Das Rangfolgeschema und die Bedienungsweise der Längs- und Quersperren dürfen verändert werden.

10.12. Lenkung

Servolenkung darf nachgerüstet werden.

10.13. Achsen

Die verbaute Achse muss nachweislich mindestens 10-mal in dem entsprechenden Fahrzeugtyp verbaut worden sein. Die Belege sind vom Teilnehmer zu erbringen. (Bestätigung des Herstellers oder Importeurs). Liftachsen sind nicht zulässig.

10.14. Kühler

Der Kühler darf versetzt werden. Der Kühler sowie die Kühlwasserleitungen müssen so abgedeckt sein, dass sie bei Beschädigungen keine Gefahr für Besatzung oder Zuschauer darstellen. Der mechanische Lüfter darf durch einen elektrischen ersetzt werden.

10.15. Getriebe und Kupplung

Bei dem Getriebe/Verteilergetriebe muss es sich um Standartgetriebe/-Verteilergetriebe handeln, die normalerweise in dem Fahrzeugtyp verwendet werden und mindestens 10x verkauft wurden. Die Befestigungen müssen denen des Originals entsprechen. Die Kupplung ist freigestellt.

10.16. Zündanlage

Eine militärische Zündanlage darf gegen die Zivilausführung ausgetauscht werden.

10.17. Motor

Die Nachrüstung mit einem anderen Verbrennungsmotor ist möglich. Er muss aus der ursprünglich verbauten Baureihe oder einer Nachfolgebaureihe einer vom Fahrzeughersteller gebauten Nachfolgevariante des Fahrzeugtyps stammen. Der Einbau hat ohne Änderungen am Rahmen oder Änderungen am Aufbau mit der serienmäßigen Motorlagerung zu erfolgen. Die serienmäßige Einbaulage darf nicht verändert werden. Alle Belege über Änderungen und deren Zulässigkeit sind vom Teilnehmer zu erbringen.

Der Umbau auf Elektroantrieb ist zulässig. Bei einmotorigem Antrieb muss die Einbauposition der Antriebseinheit der des Verbrennermotors entsprechen, der Hersteller ist freigestellt. Bei Mehrmotorenantrieben sind elektrische Nutzfahrzeugachsen des Grundfahrzeugherstellers zulässig. Radnabenmotoren sind nicht erlaubt.

10.18. Rahmen und Stoßdämpfer

Der vordere Teil des Fahrzeugrahmens (Frontüberhang) darf gekürzt werden. Die Aufhängungspunkte von Federn, Stoßdämpfern, Lenkung u.s.w. dürfen nicht verändert werden. Die Art der Stoßdämpfer ist freigestellt. Die Anzahl darf nicht verändert werden. Der Rahmen darf nicht weiter gekürzt werden als bis zum vordersten Punkt des Fahrerhauses/Motorhaube und bis zu dem ersten Querträger. Der geschraubte Stoßfänger gilt nicht als Querträger. Der hintere Teil des Fahrzeugrahmens darf bis zum ersten Querträger hinter dem hintersten Punkt der Radaufhängung der letzten Achse gekürzt werden. Der Rahmen darf rechts und links nur im gleichen Maß gekürzt werden. Der Fahrgestellrahmen darf im Bereich zwischen zulässiger vorderer und hinterer Kürzungsmöglichkeit nicht verändert werden. Es dürfen keine originalen Querträger in ihrer Wirkung verändert oder entfernt werden.

10.19. Kraftstoffbehälter

Der Kraftstoffbehälter ist fest im Fahrzeug verbaut, darf versetzt werden und muss gegen äußere Beschädigungen auch bei einem Überschlag geschützt sein. Dieser Schutz ist durch Schutzbügel oder durch entsprechende Position am Fahrzeug zu gewährleisten. Der Kraftstoffbehälter darf auch gegen einen anderen, geeigneten KFZ- oder Boots-Kraftstoffbehälter ausgetauscht werden. Der Druckausgleich erfolgt mittels beidseitig wirkenden Ventils, welches sicher ein Austreten von Kraftstoffen in jeder Fahrzeuglage, insbesondere bei Überschlag verhindert.

10.20. Allgemeine Freigaben

Hilfsaggregate dürfen versetzt werden. Die Art der Kraftstoffpumpe ist freigestellt. Eine Verlegung der Ansaugluftkanäle ist freigestellt. Anbringungsort und Größe des Treibstofftanks ist freigestellt (nicht in der Fahrgastzelle). Das Anbringen von Zusatzspiegeln ist freigestellt. Spiegel können auch ganz entfernt werden.

10.21. Elektro-/Hybridantrieb

Fahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb werden nach Anzahl der Achsen der Fahrzeugkategorie zugeordnet, in der dieses Fahrzeug mit Verbrennungsmotor starten würde. Bei Umbauten sind vor der technischen Abnahme Unterlagen zur Unbedenklichkeit der verbauten Komponenten vorzulegen.

Die Antriebsbatterie muss so verbaut sein das gegen mechanische Beschädigungen auszuschließen sind. Kabel sind in gleicher Weise zu schützen. Der Hochvoltbereich ist kenntlich zu machen. Der Hochvoltbereich muss im Havariefall abgeschaltet werden können.

10.22. Elektroantrieb

Alle Hochvolt (HV) Komponenten müssen Automotive Anforderungen genügen und sind gegen äußere Beschädigungen, auch bei einem Überschlag, zu schützen. Dieser Schutz ist durch Schutzbügel oder durch entsprechende Position am Fahrzeug zu gewährleisten. Die Traktionsbatterie ist so am Grundrahmen des Fahrzeugs zu befestigen, das sie sich unter keinen Umständen, insbesondere beim Überschlag, von diesem lösen kann. Der Einbau von HV-Komponenten und Leitungen im Cockpit ist nicht zulässig.

Das HV-System ist so auszulegen, dass ein Fehler allein nicht zu einer elektrischen Gefährdung führen kann.

Mindestanforderung:

- Sicherheitsschleife („Interlock“) mit Trennschalter, an Front und Heck, für alle HVKomponenten unter Verwendung von Steckverbindungen mit voreilenden Steckerkontakten zur Abschaltung des gesamten HV-Systems durch ein Trennschütz innerhalb der Traktionsbatterie, zur Vermeidung von Störlichtbogen
- Ausführung der Kabelanschlüsse/-verbindungen steckbar, Komponenten und Steckverbindungen im gesteckten Zustand mindestens IP 4X nach DIN EN 60529 (VDE 0470-1)
- Abdeckungen von nicht gegen direktes Berühren geschützter, unter Spannung stehender Teile nur mit Spezialwerkzeug oder durch Zerstörung entfernbar • einheitliche, eindeutig erkennbare Farbgebung aller HV-Komponenten in Orange
- Überwachung der Isolierung der aktiven Leiter zueinander und gegen die Fahrzeugmasse
- Verbindung aller leitfähigen Fahrzeugteile durch Potentialausgleich, um die Bildung unterschiedlicher Potentiale zu verhindern

Das Fahrzeug ist an allen Seiten, im Bereich der Startnummer, als Elektrofahrzeug zu kennzeichnen (Anhang 1)

Vorzulegende Unterlagen 14 Tage vor der Technischen Abnahme

- Ursprungsnachweis der verwendeten HV-Komponenten
- Sicherheitsdatenblatt mit Beschreibung der Lage (Anhang 2) der Komponenten
- Rettungskarte mit Anweisung zum spannungsfrei Schalten des HV-Systems

10.23. Ausschlüsse

Nicht zulässig sind: Allradlenkung, einzeln verstellbare Stoßdämpfer und Federn, auch wenn diese Ausrüstung vom Hersteller serienmäßig angeboten wird.

10.24. Hinweis

Alle Veränderungen an einem Serienfahrzeug sollten vor Umsetzung den technischen Kommissaren der Europa Truck Trial Serie angezeigt werden, um einen eventuellen Ausschluss oder die Einstufung in die Kategorie Prototypen zu vermeiden.

11. Prototypenkategorie

Prototypen sind Fahrzeuge, die den Definitionen für serien- und seriennahe Fahrzeuge nicht entsprechen. Die Fahrzeuge müssen im Erscheinungsbild mit diesen vergleichbar sein und müssen den technischen und optischen Ansprüchen der Europa Truck Trial Serie entsprechen.

11.1. Zulässige Fahrzeugarten und Gewicht

Die optische Zuordnung zu einem Nutzfahrzeug wird im Wesentlichen bestimmt durch den Aufbau eines Lkw-typischen Fahrerhauses an der für Lkw typischen Position als Frontlenker oder als Haubenfahrerhaus. Fahrerhaus, Rahmen, Motor, Getriebe, Achsen, sowie alle im Bereich Bremsanlage verbauten Teile müssen von Fahrzeugen stammen, die in unveränderter (original) Form eine Startfreigabe in einer seriennahen Kategorie erhalten würden. Das tatsächliche Gewicht muss mindestens 2,8 t (gewogen ohne Fahrer/Beifahrer und mit leerem Tank), betragen. Sollte bei der technischen Abnahme Zweifel am Gewicht des Fahrzeugs aufkommen, ist die nächste öffentliche Waage anzufahren. Die Kosten trägt das meldende Team. Die zulässige Achslast muss mind. 2,5 t vorweisen.

11.1.1. Fahrerhaus

Das Fahrerhaus muss von Fahrzeugen stammen, die vom Hersteller nur auf Fahrzeugen ab 3500kg zulässigen Gesamtgewicht angeboten wurden/werden.

Fahrerhaus Eigenbauten sind nur zulässig wenn sie einem original Fahrerhaus oder einer Designstudie nachempfunden sind und neben Fahrerplatz und den notwendigen Bedienelementen die wesentlichen Bestandteile eines Lkw-Fahrerhauses enthalten (geschlossene Abgrenzung nach vorn und hinten; Türen oder Halbtüren (mit Netz); Dach (auch Cabriolet typisch); Scheibenrahmen (auch ohne Scheibe). Über die Zulässigkeit entscheiden die Kommissare.

11.2. Multiplikator

Berechnung:

Faktor = $1 - [(Differenz\ Radstand + Differenz\ Spurweite + Differenz\ Breite + Frontüberhang) / 10.000]$

Beispiel

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

Der Multiplikator wird für jede Sektion berücksichtigt und kaufmännisch auf ganze Punkte gerundet.

11.3. Basisfahrzeug

Radstand: 3200 mm, Spurweite: 1800 mm, Breite: 2250 mm, Frontüberhang: 0 mm,

Der Multiplikator verbessert bei größeren und bei kleineren Lkw.

11.4. Messpunkte

Spurweite: gemessen am ersten betriebsfähigen Radpaar,

Radstand: erstes bis letztes betriebsfähiges Radpaar auf ebenem Boden,

Breite: größte Breite des Fahrzeugs auf Höhe der Achsnabe, (Mittelwert Vorderachse/Hinterachse),

Frontüberhang: Vorderste Stelle der Reifenlauffläche bis Vorderkante Stoßstange am Rahmenlängsträger (Schlepphaken etc. werden nicht berücksichtigt).

11.5. Lenkung

Die Räder der Vorderachse müssen immer (Motor/Strom aus) lenkbar sein.

11.6. Türen und Gitter

Türen, Halbtüren oder entsprechende Gitter müssen eingebaut sein.

11.7. Motorabdeckung

Der Motor, Kraftstoff- und Kühlwasserführende Teile, ebenso alle sich drehenden Teile, dürfen nicht offen liegen (Abdeckung durch 0,8 mm dickes Stahlblech (oder andere technisch sinnvolle Materialien, kein Holz).

11.8. Achsen und Räder

Liftachsen dürfen in der Sektion angehoben werden, wenn sich der Radstand nicht verkürzt. Das Fahrzeug muss mindestens vier betriebsfähige Räder besitzen.

11.9. Gefährdung

Die Fahrzeuge dürfen keine besonderen Gefahren für Fahrer/Beifahrer und Zuschauer darstellen.

11.10. Sonstige Einschränkungen

Keine weiteren Einschränkungen.

11.11. Ausnahmegenehmigung

Für ein Fahrzeug das auf Grund ihrer optischen Einstufung keine Startfreigabe erhält, kann einmalig eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Die Ausnahmegenehmigung wird in Abstimmung zwischen dem sportlichen Leiter und dem oder den anwesenden technischen Kommissaren erteilt.

Der Starter wird nur für den Lauf gewertet. Für die Meisterschaft jedoch aus der Wertung genommen.

E. Sicherheit und Umwelt

12. Sicherheitsbestimmungen

12.1. Überrollkäfig

Alle teilnehmenden Fahrzeuge müssen mit einem Überrollkäfig ausgerüstet sein, der unter allen beim Trial auftretenden Beanspruchungen (Mehrfachüberschläge, Längsachsenüberschlag) den Überlebensraum von Fahrer und Beifahrern gewährleistet. Die Teilnehmer müssen den Überrollkäfig eigenverantwortlich berechnen und ausführen. Bei Bemängelung durch den technischen Kommissar ist im Bedarfsfall eine von einer geeigneten Person über das vorhandene System ausgeführte Berechnungsunterlage vorzulegen. Ein entsprechendes Überdimensionieren des Systems verhindert Verletzungen der Insassen, mindert Beschädigungen am Fahrzeug und verhindert den drohenden Ausschluss durch Beschädigung. Bei Fahrzeugen mit offenen Fahrerhäusern muss der Käfig das Eindringen von Fremdkörpern von oben verhindern (engmaschiges Gitter oder Blech).

12.2. Reparaturen an Überrollkäfigen

Großräumig geschädigte Überrollsysteme sind grundsätzlich zu erneuern.

Nach einem Kipp- oder Überschlagvorgang erfolgt eine Sichtkontrolle durch zwei technische Kommissare (oder technischen und leitenden Kommissar) nach den Vorgaben der technischen Abnahme. Bei teilgeschädigten Systemen sind die beschädigten Zonen (Teilbereiche die Dehnungen, Quetschungen oder Ausknickungen aufweisen) bis zur nächsten Schweißstelle eines unbeschädigten Bereiches auszutrennen, neu anzufertigen und fachgerecht einzufügen. Kausal nach einem Sturz kann für die laufende Veranstaltung der schadhafte Teilbereich eines Überrollsystems durch festigkeitsmäßig dem ursprünglichen Käfig entsprechende Überbrückungen des Schadensbereichs zur weiteren Teilnahme berechtigen. Havaristen sind, falls erforderlich, auszuschließen.

12.3. Abschlepp- und Bergevorrichtung

Alle Fahrzeuge müssen mit je zwei (rechts und linke) Abschlepp- bzw. Bergevorrichtungen an der Front- und Heckseite versehen sein. Deren Größe und Stärke muss so beschaffen sein, dass Haken mit \varnothing 50 mm eingehängt werden können und das Fahrzeug daran geborgen werden kann. Bewegliche Teile müssen mit einem Splint oder ähnlichem gesichert sein. Jedes Fahrzeug muss einen mindestens 5m langen Bergegurt (kein Stahlseil) ausgestattet sein. Der Gurt muss griffbereit am Fahrzeug verstaut/befestigt sein. Die Zugkraft muss nachweisbar (Prüfsiegel) mindestens dem doppelten Eigengewicht des Fahrzeugs entsprechen. Der obere linke und rechte Eckbereich des Überrollbügels ist so zu gestalten, dass in dortigen Bereichen unverrückbar Lastmittel eingehängt werden können.

12.4. Schutzhelm und Sicherheitsgurt

Für Fahrer und Beifahrer ist das Tragen eines Schutzhelms mit international anerkannter Prüfnorm für den Motorsport vorgeschrieben (ECE / FIA / Snell / JIS). Es sind mindestens 4- Punkt-Gurte vorgeschrieben. Eine Mischung von Gurten ist nicht erlaubt. Befestigungspunkte an Fahrerhaus bzw. Fahrerhausboden müssen verstärkt werden. Eine Gurtführung muss ein Herabrutschen der Schultergurte zuverlässig verhindern. Helm- und Gurtpflicht gilt auch bei Bergungen für im Fahrzeug befindliche Personen.

12.5. Sitze

Jedem Fahrer/Beifahrer muss ein Kfz-Sitz zur Verfügung stehen. Es sind nur Sitze gemäß FIA-Norm 8855-1992 oder 8855-1999 oder 8862-2009 zulässig. Das Anbringen eines Schutznetzes, das ein Herausfallen eines Körperteils (Hände, Arme) beim Umkippen des Fahrzeugs verhindert, wird dringend empfohlen.

12.6. Sicherung von Fahrerhaus und Motorhaube

Fahrzeuge mit kippbarem Fahrerhaus müssen mit einer zusätzlichen Sicherung versehen sein, um das Kippen des Fahrerhauses während des Wettbewerbs zu verhindern. Einfache Sicherung: Stahlbolzen oder Schraube mind. 16 mm Ø. Zweifache Sicherung: Stahlbolzen oder Schrauben mind. 12 mm Ø. Ketten oder Stahlseile sind zulässig. Motorhauben müssen zusätzlich zum normalen Verschluss mit einer Sicherung versehen sein, die das Öffnen der Haube beim Versagen des normalen Verschlusses verhindert.

12.7. Türen

In der Sektion müssen die Türverriegelungen in unverschlossenem Zustand sein. Die Türöffner müssen auf beiden Seiten von außen und innen voll funktionsfähig sein.

12.8. Front-, Seiten-, und Heckscheiben

Frontscheiben müssen aus Verbundglas, alle anderen Scheiben aus Sicherheitsglas bestehen. Falls die Frontscheibe nicht aus Verbundglas besteht, muss eine Schutzbrille oder ein Vollvisierhelm getragen werden. Alle Scheiben dürfen durch Kunststoffscheiben (z.B. Makrolon-Scheibe) ersetzt werden. Es darf auch ohne Scheibe und ohne Rahmen gefahren werden.

12.9. Löschmittel

Jedes Fahrzeug muss mindestens 12kg Löschpulver, oder ein gleichwertiges Mittel geeignet für die Brandklassen A und B auf der Ladefläche mitführen. Die Feuerlöscher müssen außen, gut zugänglich und in betriebsbereitem Zustand angebracht sein.

Auf den Feuerlöschern muss gut sichtbar angebracht sein: Name des Herstellers, Typbezeichnung, Löschmittelkennzeichen, Treibmittelkennzeichen, Zulassungskennzeichen, Normangabe, Menge des Löschmittels in Kg oder Liter, Bedienungsanleitung in Wort und Bild, Brandklassendarstellung und Warnhinweise.

Automatische Systeme: Alternativ ist die Montage eines automatischen Löschsystems im Fahrerhaus erlaubt, das dem internationalen Automobilsport (FIA Standards) entspricht.

Das Team trägt dafür Sorge, dass die Löschsyste me regelmäßig – mindestens jedoch alle zwei Jahre – durch einen Sachkundigen geprüft werden. Über die Ergebnisse der Prüfungen ist ein Nachweis zu führen. Der Nachweis kann in Form einer Prüfplakette auf dem Löschsyste m erbracht werden. Bei starker Beanspruchung durch Umwelt- oder durch die sportlichen Einflüsse können kürzere Prüfzeitabstände erforderlich sein.

12.10. Gurtmesser

Es ist mindestens ein Gurtmesser mitzuführen, dass im angegurteten Zustand von Fahrer und Beifahrer(n) problemlos erreicht werden kann.

12.11. Bekleidung

Für Fahrer und Beifahrer wird flammabweisende Bekleidung empfohlen.

13. Umweltschutz

13.1. Es muss gewährleistet sein, dass in allen extremen Lagen (Umkippen) kein Kraftstoff oder Öl austreten kann.

13.2. Zum Schutz der Umwelt sollen bei im Fahrerlager abgestellten Wettbewerbsfahrzeugen Ölauffangmatten (gem. EU-Norm) so unter die Fahrzeuge platziert werden, dass auch Tropfmengen nicht ins Erdreich gelangen können. Gleiches gilt bei längeren Wartezeiten während des Wettbewerbs im Gelände.

Diese Maßnahmen können nach Anordnung durch den Umweltbeauftragten der OVS oder durch Anordnung der Genehmigungsbehörde verpflichtend sein.

13.3. Das Betanken der Wettbewerbsfahrzeuge im Fahrerlager und im Gelände ist grundsätzlich untersagt.

13.4. Zuwiderhandlungen können zum Ausschluss führen.

13.5. Der Umweltbeauftragte der OVS hat das Recht bei Verstößen gegen die Umweltschutzbestimmungen einen Teilnehmer aus dem Wettbewerb zu nehmen oder Sektionen zu schließen. Der leitende Kommissar ist über alle erforderlichen Maßnahmen zu unterrichten.

F. Proteste

14. Allgemeines

14.1. Allgemeines

Proteste müssen bei der Leitung schriftlich eingereicht werden. Sie werden in deutscher, englischer und französischer Sprache angenommen. Jeder Protest darf nur einen Punkt betreffen. Es kann nur gegen Ereignisse des jeweiligen Laufes protestiert werden.

14.2. Protestrecht

Nur Starter des jeweiligen Laufes haben das Recht eines Protests.

14.3. Protestgebühr und Kostenträger

Die Protestgebühr beträgt 100 €. Die gesamten Kosten des Verfahrens trägt der Verlierer des Protestes.

15. Proteste

15.1. Technische Proteste

Technische Proteste müssen schriftlich einschließlich Protestgebühr und den eventuell anfallenden Demontagekosten bis spätestens zur Schließung der letzten Sektion der entsprechenden Kategorie eingereicht sein.

15.2. Proteste gegen die Bewertung in der Sektion

Nach dem Verlassen der jeweiligen Sektion können Proteste gegen die eigene Bewertung schriftlich vermerkt werden. Proteste gegen die Bewertung anderer Teilnehmer in der Sektion müssen während der Bekanntgabe der Bewertung unmittelbar nach Schließung der Sektion (bei geteilten Gruppen 15 Minuten nach Schließung der Sektion für die jeweils andere Halbgruppe) beim Kommissar eingereicht werden. Durch diese Maßnahmen wird die Protestfrist gewahrt. Der daraus resultierende schriftliche Protest und die Gebühr müssen bis maximal 15 Minuten nach Schließung der letzten Sektion der entsprechenden Kategorie eingereicht werden.

15.3. Proteste gegen die Auswertung

Proteste gegen die Auswertung (Rechen-/Übertragungsfehler) müssen bis 30 Minuten nach Aushang eingereicht sein (keine Protestgebühr). Der Aushang erfolgt an jedem Wettbewerbstag um 19:00 Uhr (letzter Wettbewerbstag der Saison 18:00 Uhr) am Büromobil.

16. Protestentscheidungen

16.1. Protestentscheidungen

Proteste werden von allen im Einsatz befindlichen Kommissaren entschieden. Protestentscheidungen werden, soweit möglich, bis zur Siegerehrung des jeweiligen Laufes schriftlich erteilt.

16.2. Berufung

Gegen eine Protestentscheidung kann durch jede der betroffenen Parteien bei der Schiedskommission Berufung eingelegt werden.

17. Schiedskommission

17.1. Allgemeines

Eingaben an die Schiedskommission müssen gemäß der Schiedsordnung schriftlich an den Vorsitzenden der Kommission gerichtet werden. (OVS – Schiedskommission, Laurenz-Dorrer-Straße 6, A-3300 Amstetten oder E-Mail: Management et europatrucktrial.at) Sie werden in deutscher, englischer und französischer Sprache angenommen.

17.2. Eingaberecht

Jede betroffene Person eines Protestentscheids hat das Recht einer Eingabe.
Der Leitende Sportkommissar eines Wettbewerbes hat das Recht einer Eingabe.

17.3. Eingabegebühr und Kostenträger

Die Eingabegebühr beträgt 300 €. Weitere mögliche Kosten ergeben sich aus der Schiedsordnung.

17.4. Berufung

Gegen Entscheidungen der Schiedskommission ist keine Berufung möglich.

Beachte: Sicherheit hat absoluten Vorrang!!

Copyright bei OVS

Alle Rechte vorbehalten.

Anhang: 1



Anhang: 2

