



# EUROPA TRUCK TRIAL

## Reglement

Stand: 01.01.2009

### 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. Ein Team besteht aus maximal drei Personen (ein Fahrer und zwei Beifahrer). Beifahrer müssen nicht immer im Fahrzeug sein. Das Mindestalter für Beifahrer ist 16 Jahre. Das Mitfahren von weiteren Personen oder das Mitführen von Tieren ist nicht erlaubt.

##### 1.2. Anmeldung

Die Anmeldung hat auf dem dafür vorgesehenen Formular zu erfolgen. Jugendliche Beifahrer benötigen die Unterschrift des Erziehungsberechtigten auf der Anmeldung. Die Nennung für die gesamte Saison sollte bis zum 01. März bei der OVS eingehen. Die Anmeldung muss vier Wochen vor dem Start zum gemeldeten Lauf eingegangen sein. 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. Das Startgeld versteht sich einschließlich Standgebühr im Fahrerlager für das Transportfahrzeug, das Wettbewerbsfahrzeug und ein Begleitfahrzeug sowie für vier Personen pro Team. Weitere Informationen entnehmen Sie bitte dem Anmeldeformular.

##### 1.3. Versicherung und Fahrerlaubnis

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. Liegt kein Versicherungsschutz vor, ist im Veranstaltungsbüro eine entsprechende Versicherung abzuschließen. Die Fahrerlaubnis ist bei jedem Lauf vorzulegen.

##### 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 Klassenwechsel gehen die erreichten Punkte verloren. Es werden maximal zwei Teams für ein Fahrzeug zugelassen. Ein Fahrzeug darf nur in einer Klasse 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 Klasse gemeldeten Fahrer.

##### 1.5. Klassenbelegung und Mindestteilnehmer

Pro Klasse müssen mindestens zwei Teilnehmer starten. Sollte in einer Klasse nur ein Teilnehmer starten, so wird er mit der nächst kleineren Klasse zusammengelegt. S1 wird P1 zugeordnet; P1 entfällt, wenn keine zwei Teilnehmer vorhanden sind. P2 wird P1 zugeordnet, falls P1 nicht vorhanden S1. Die Teilnehmer der betroffenen Klassen müssen benachrichtigt werden. Der zugeordnete Teilnehmer hat das Recht, seine Nennung zurückzuziehen.

Sind nicht wenigstens zwei Teilnehmer pro Klasse in der Meisterschaft, wird in dieser Klasse kein Meisterschaftstitel vergeben.

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

##### 1.6. Farbmarkierung der Fahrzeugklassen

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

S1 schwarz                      S2/S3 grün                      S4/S5 gelb                      P1 blau                      P2 rot.

Bei allen anderen Toren werden die linken Torstangen mit weißer Farbe markiert. Diese Tore sind von allen Klassen zu befahren. Farbliche Markierungen im unteren Bereich der Torstangen dienen nur dem Sektionspersonal.



# EUROPA TRUCK TRIAL

## Reglement

Stand: 01.01.2009

## **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. Vom Beginn der Fahrzeugabnahme (oder Fahrerbesprechung) bis zur Schließung der letzten Sektionen seiner Klasse gilt für Fahrer und Beifahrer sowie für das eingesetzte Leitungs- und Sicherheitspersonal absolutes Alkoholverbot. In Sektionen herrscht Rauchverbot. Fehlverhalten kann mit Punkt- oder Geldstrafe 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 Ausfahrttor 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 ordnungsgemäße Ablauf nicht gewährleistet ist. In diesem Fall wird die Sektion für diese Klasse 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 Zeitnahmemöglichkeit zu installieren. Eine Sektion wird geschlossen, wenn der letzte Starter die Sektion verlassen hat und kein Nachstarter startbereit ist. Bei geteilten Fahrzeugklassen wird eine Sektion geschlossen, wenn der in der jeweiligen Startfolge letzte Starter der Halbgruppe die Sektion verlassen hat und kein Nachstarter aus der entsprechenden Halbgruppe 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 erklären durch ihre Unterschriften unter der Anmeldung, dass sie persönlich auf Schadenersatzansprüche aus Schäden und Unfällen bei und im Zusammenhang mit der Veranstaltung gegenüber Veranstaltern und deren Personal sowie Behörden und solchen Personen, die Wege und/oder Gelände zur Verfügung stellen, unwiderruflich verzichten. Dieser Verzicht gilt nicht gegenüber Personen- und Sachversicherungen, ferner nicht bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit. Jeder Teilnehmer hat die Möglichkeit jede Sektion und jedes Tor zu verweigern und erkennt an, dass er auf eigenes Risiko fährt.

### **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**

Für die Teilnahme an internationalen oder offenen nationalen Truck Trial Veranstaltungen ist eine ausdrückliche Zustimmung der OVS notwendig.

Die Werbung der Sponsoren von OVS muss bei der Teilnahme an anderen Veranstaltungen überdeckt werden.



# EUROPA TRUCK TRIAL

## Reglement

Stand: 01.01.2009

### 4. Werbung

#### 4.1. Werbung am Fahrzeug

OVS reserviert sich auf jedem Fahrzeug unentgeltlich eine Fläche von 0,4 m<sup>2</sup> auf der Frontseite, auf der Heckseite und auf beiden Seiten. Zusätzlich muss Platz für die Startnummer (40x40 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.

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

Es sind folgende Größen zulässig: Klassen S1, S2, P1, Höhe (H): 70 cm, Breite (B): 30 cm oder H 40 cm, B: 60 cm oder H: 30 cm, B: 90 cm; Klassen S3, S4, S5, P2 Höhe (H): 100 cm, Breite (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.

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

Tagessieger ist das Team mit den wenigsten Strafpunkten seiner Klasse. Bei Punktgleichheit werden die Konkurrenten auf den gleichen Platz gesetzt. Der/die Folgeplätze bleiben dann unbesetzt.

1. Platz = 10 Punkte
2. Platz = 8 Punkte
3. Platz = 6 Punkte
4. Platz = 5 Punkte
5. Platz = 4 Punkte u.s.w.

#### 5.2. Meisterschaft

In der Meisterschaft 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 Klasse die meisten Punkte erreicht hat. Bei Punktgleichheit wird der Streichlauf zur Entscheidung herangezogen. Führt das zu keiner Entscheidung, 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.



# EUROPA TRUCK TRIAL

## Reglement

Stand: 01.01.2009

## **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 Marshall (beauftragte Person) – das Signal zur Einfahrt erteilt. 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 wird von Fahrer oder Beifahrer nach dem Befahren der Sektion gezeichnet.

### **6.2. Startreihenfolge**

Die Startfolge wird aus dem Vorlauf bzw. beim ersten Lauf aus der Meisterschaft des Vorjahres und der Anmeldefolge bestimmt. Beim ersten Lauf der Saison erfolgt der Start nach Startnummern. Bei den weiteren Läufen ergibt sich die Startreihenfolge durch den erzielten Platz im letzten Lauf. Anschließend folgen die Teilnehmer, die den Vorlauf nicht gefahren sind, in Folge der Startnummern. Von Sektion zu Sektion wird gewechselt, das heißt der in der ersten Sektion zuerst Gestartete, startet in der folgenden Sektion als Letzter. Bei Doppelstartern gilt folgende Regelung: Zwischen den Doppelstartern muss ein anderes Fahrzeug in die Startreihenfolge. Im Bedarfsfall wird der zweite Starter um einen Platz nach hinten gesetzt. Befinden sich Doppelstarter auf dem letzten und vorletzten Platz, so wird der erste Starter um einen Platz nach vorne gesetzt. Ein Ausfall von Fahrzeugen führt nicht zu Veränderungen. Bei Verweigern einer ganzen Fahrzeugklasse wird die Startreihenfolge nicht verändert.

### **6.3. Nachstart**

Nachstart ist grundsätzlich möglich. Wenn jedoch ein Team einer Fahrzeugklasse bis zum Beginn der Fahrerbesprechung am Samstag beim leitenden Kommissar die Möglichkeit des Nachstartens ablehnt, ist in dieser Klasse und für diesen Lauf kein Nachstarten möglich.

### **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 Klasse 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.

### **6.5. Streckenführung und Erklärung**

Der Fahrer ist für seine Streckenführung 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.

## **7. Bewertung**

### **7.1. Fahrregeln in der Sektion**

Zur Einfahrt muss das Fahrzeug mit der Kontur direkt an der Linie zwischen den Torstangen des Starttores 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.

Jedes Tor gilt als durchfahren, wenn die Kontur des Fahrzeugs das Tor verlassen hat und 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. 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 Starttor). 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

	<b>Punkte</b>	<b>Fehlerbeschreibung</b>
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 oder der Absperrung.
7.2.5	40	Torstange umgefahren
7.2.6		jedes in falscher Richtung durchfahrene Tor
7.2.7		jedes zum zweiten Mal in richtiger Richtung durchfahrene Tor
7.2.8		jedes durchfahrene Tor einer anderen Klasse
7.2.9		Torstange sichtbar brechen
7.2.10		berühren von Torstange/Absperrung aus dem Fahrerhaus heraus
7.2.11		nicht startbereit
7.2.12	80	jedes nicht durchfahrene Tor
7.2.13	40 + 80 x	Anzahl der nicht durchfahrenen 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		Absperrband zerreißen
7.2.21		Verlassen der Sektion
7.2.22		Abbruch nach überschreiten der Maximalzeit
7.2.23		Absperrstange umgefahren
7.2.24		Absperrstange brechen

## **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.

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.



# EUROPA TRUCK TRIAL

## Reglement

Stand: 01.01.2009

### 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 Klasseneinteilung

### 9. Allgemeine technische Vorschriften

#### 9.0. Technischer Zustand

Der technische Zustand des Fahrzeugs darf keine Gefährdung von Personen, Sachen oder Umwelt darstellen.

#### 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.

#### 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. Motorabstoppknopf ziehen). Zusätzlich ist ein Motorabstoppknopf 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 Abgasführung

Bei Fahrzeugen darf ein Geräuschpegel von maximal 100 dBA bei 2/3 Nenndrehzahl, gemessen 0,5 m vor der Endrohröffnung, nicht überschritten werden. Die Abgase müssen nach oben abgeführt werden. Die weitere Art und Führung der Abgasleitungen ist freigestellt.

#### 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 fest 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.

#### 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 der Serienklasse. Die Reifengröße ist freigestellt, muss aber in den Papieren eingetragen sein, oder es muss eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Herstellers vorliegen. Das Reifenprofil ist freigestellt, soweit es vom Hersteller oder Runderneuerer für den Straßenverkehr freigegeben ist, und über den Reifenfachhandel frei verkauft wird. Reifen dürfen im Rahmen der Be-



# EUROPA TRUCK TRIAL

## **Reglement**

Stand: 01.01.2009

stimmungen 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.

### **9.7. Batterie**

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

### **9.8. Allgemeine Ausschlüsse**

Elektronische Abstandsmessgeräte sowie Rückfahrkameras sind nicht erlaubt.

## **10. Serien- und seriennahe Klassen**

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. Klasseneinteilung**

- S1 - Spurweite ab 1550 mm, Radstand 2300 bis 3400 mm  
(falls die Spurweite kleiner ist, muss das Fahrzeug mindestens 3 Achsen haben)
- S2 - Spurweite ab 1751 mm, Radstand 2800 bis 3799 mm
- S3 - Spurweite ab 1751 mm, Radstand 3800 bis 4799 mm
- S4 - Spurweite ab 1751 mm, Radstand ab 4800 mm
- S5 - Spurweite ab 1751 mm, Radstand ab 4800 mm mit 4 und mehr Achsen

### **10.2. Messpunkte**

Spurweite: gemessen am ersten betriebsfähigen Radpaar,  
Radstand: erstes bis letztes betriebsfähiges Radpaar auf ebenem Boden.

### **10.3. Zulässige Fahrzeugarten und Gewicht**

Zugelassen sind: Zugmaschinen, Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen oder ihnen entsprechende Sonderfahrzeuge. Geländewagen, Pick-Up etc. mit Lkw-Zulassung sind keine Lastkraftwagen im Sinne dieses Reglements. Das tatsächliche Gewicht muss mindestens 2,5 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.

### **10.4. 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.)
- Reifenauflflächen und das Ende des Fahrzeugrahmen müssen überdeckt sein
- darf gemessen im ebenen Stand maximal 50 cm über dem höchsten Punkt der Reifenauflfläche verlaufen  
(ausgenommen sind nur die Abdeckungen der Durchbrüche)
- muss - beginnend maximal 50 cm hinter dem Fahrerhaus - in der Draufsicht ein Rechteck darstellen (Ecken dürfen abgerundet sein Radius < 5 cm)
- der äußere Metallrahmen muss auf einer Ebene verlaufen und darf nicht getrennt sein (ggf. vorhandener Übergang zum Führerhaus eingeschlossen)
- Abdeckung muss geschlossen sein  
(Material: 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 zwischen den Rahmenlängsträger Durchbrüche zur Montage von Hilfsaggregaten aufweisen,
- die Durchbrüche sind abzudecken
- muss bei der Klasse S5 eine Mindestbreite von 2,43 m aufweisen.

### 10.5. 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 ein Hochschleudern und Durchspritzen von Steinen und Wasser sicher und dauerhaft verhindern. Es ist der Originalkotflügel zu verwenden. Ersatzweise kann Stahl- oder Alublech (mindestens 0,8 mm stark) mit Kantenschutz Radius  $< 5$  mm oder schlagzäher, formstabiler Kunststoff (mindestens 4 mm stark) verwendet werden.

### 10.6. Stoßfänger

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

Vorgaben:

- Stoßfänger darf bis an das Rahmenende gesetzt werden,
- muss mindestens die Breite der Radabdeckung haben,
- muss in der Draufsicht die äußere 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  $> 5$ mm),
- Montage Mitte Rahmen entspricht Mitte Stoßfänger,
- Rahmenzwischenraum muss in ganzer Höhe abgedeckt sein.

### 10.7. Fahrerhaus

Ein Fahrerhaus kann durch ein Fahrerhaus einer neueren 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.

### 10.8. Unterfahrschutz und Schutzeinrichtungen

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

### 10.9. Differentialsperren

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

### 10.10. Lenkung

Servolenkung darf nachgerüstet werden. Der Lenkanschlag muss so eingestellt sein, dass die Reifen auf ebenem Boden weder Rahmen, Fahrwerksteile oder sonstige Teile des Fahrzeugs beim Fahren berühren.

### 10.11. Achsen

Die verbaute Achse muss nachweislich mindestens 10 mal für den Fahrzeugtyp verkauft worden sein. Die Belege sind vom Teilnehmer zu erbringen. (Bestätigung des Herstellers oder Importeurs). Liftachsen dürfen in der Sektion angehoben werden, wenn sich der Radstand nicht derart ändert, dass das Fahrzeug in eine andere Klasse fällt.



# EUROPA TRUCK TRIAL

## Reglement

Stand: 01.01.2009

### 10.12. 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.

### 10.13. Getriebe und Kupplung

Bei dem Getriebe/Verteilergetriebe muss es sich um Standardgetriebe/-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.

### 10.14. Zündanlage

Eine militärische Zündanlage darf gegen die Zivilausführung ausgetauscht werden.

### 10.15. Motor

Die Nachrüstung mit einem stärkeren Motor ist möglich. Er muss auf dem ursprünglich verbauten Motortyp basieren und vom selben Hersteller stammen. Der Einbau hat ohne Änderungen am Rahmen oder gravierende 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.

### 10.16. 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.

### 10.17. 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.

### 10.18. Ausschlüsse

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

## **11. Prototypenklassen**

Prototypen sind Fahrzeuge, die den serien- und seriennahen Fahrzeugen nicht zuzuordnen sind.

### 11.1. Klasseneinteilung

P1 - Spurweite mind. 1550 mm Radstand 2300 bis 3799 mm  
(falls die Spurweite kleiner ist, muss das Fahrzeug mindestens 3 Achsen haben),  
P2 - Spurweite mind. 1751 mm, Radstand ab 3800 mm.

### 11.2. Messpunkte

Spurweite: gemessen am ersten betriebsfähigen Radpaar,  
Radstand: erstes bis letztes betriebsfähiges Radpaar auf ebenem Boden.



# EUROPA TRUCK TRIAL

## Reglement

Stand: 01.01.2009

### 11.3. Zulässige Fahrzeugarten und Gewicht

Das Fahrzeug muss optisch einem Nutzfahrzeug zuzuordnen sein. PKW- oder Kombikarosenaufbau ist nicht zulässig. Das tatsächliche Gewicht für Fahrzeuge der P1 muss mindestens 2,5 t, der P2 mindestens 5 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.

### 11.4. Türen und Gitter

Türen, Halbtüren oder entsprechende Gitter müssen eingebaut sein.

### 11.5. 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).

### 11.6. Achsen und Räder

Liftachsen dürfen in der Sektion angehoben werden, wenn sich der Radstand nicht derart ändert, dass das Fahrzeug in eine andere Klasse fällt. Das Fahrzeug muss mindestens vier betriebsfähige Räder besitzen.

### 11.7. Gefährdung

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

### 11.8. Sonstige Einschränkungen

Keine weiteren Einschränkungen.

## 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 Bemänglung durch den technischen Kommissar ist im Bedarfsfall eine von einer geeigneten Person über das vorhandene System ausgeführte Berechnungsunterlage vorzulegen. Abbildungen dienen lediglich als Anregungen und sind nicht bindend. Ein entsprechendes Überdimensionieren des Systems verhindert Verletzungen der Insassen, mindert Beschädigungen am Fahrzeug und verhindert den drohenden Ausschluss durch Beschädigung. Bei Fahrzeugen mit offenen Führerhäusern 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 und erkennen von Schäden am Käfig und / oder Fahrzeug 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 Schadenbereichüberbrückungen zur weiteren Teilnahme berechtigen. Havaristen sind, falls erforderlich, auszuschließen.

### 12.3. Abschlepp- und Bergevorrichtung

Alle Fahrzeuge müssen mit einer Abschlepp- bzw. Bergevorrichtung an der Front- und Heckseite versehen sein. Deren Größe und Stärke muss so beschaffen sein, dass das Fahrzeug damit geborgen werden kann. Bewegliche Teile müssen mit einem Splint oder ähnlichem gesichert sein. Jedes Fahrzeug muss einen mindestens 5m langen Bergegurt (kein Stahlseil) an der Überrollbügelqueraussteifung befestigt haben, das am Stück ohne Werkzeug in kürzester Zeit abzunehmen ist (Befestigung mit schnell lösbaren Spanngurten). Die Zugkraft muss nachweisbar (Prüfsiegel) mindestens dem doppelten Eigengewicht des Fahrzeugs entsprechen.

Der obere linke und rechte Bereich des Überrollbereiches 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 anerkanntem Prüfzeichen vorgeschrieben. Alle Insassen müssen in der Sektion angegurtet sein. Es sind mindestens 4- Punkt- oder Hosenträgergurte vorgeschrieben. Eine Mischung von Gurten ist nicht erlaubt. Befestigungspunkte an Fahrerhaus bzw. Fahrerhausboden müssen verstärkt werden. Eine Gurtführung muss das Herabrutschen der Schultergurte verhindern. Helm- und Gurtpflicht gilt auch bei Bergungen für im Fahrzeug befindliche Personen.

### 12.5. Sitze und Haltegriffe

Seriensitze dürfen ein Loch besitzen, um eine sichere Befestigung der Gurte zu gewährleisten. Jedem Fahrer/Beifahrer muss ein Kfz-Sitz zur Verfügung stehen. Für Beifahrer werden stabile Haltegriffe vorgeschrieben, die bequem in angegurtetem Zustand erreicht werden können und vor Quetschungen schützen. Der Einbau von Schalensitzen sowie das Anbringen eines Schutzgitters, dass ein Herausfallen eines Körperteils (Hände, Arme) beim Umkippen des Fahrzeugs verhindert, wird dringend empfohlen.

### 12.6. Kopfstützen

Die Kopfstütze muss in der Lage sein, einer Beschleunigung mit 5G rückwärts und einer beschleunigten Masse von 17 kg standzuhalten. Die Größe muss so bemessen sein, dass der Kopf des Fahrers/Beifahrers aufgefangen, bei einer Rückwärtsbeschleunigung nicht verfehlt werden kann und ebenso ein Einklemmen zwischen Kopfstütze und Überrollkäfig verhindert wird.

### 12.7. 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. Haubenfahrerhäuser müssen zusätzlich zum normalen Verschluss mit einer Sicherung versehen sein, die das Öffnen der Haube beim Versagen des normalen Verschlusses verhindert.

### 12.8. Türen

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

### 12.9. Windschutzscheiben

Windschutzscheiben müssen aus Verbundglas, alle anderen Fenster aus Sicherheitsglas bestehen. Falls die Windschutzscheibe nicht aus Verbundglas besteht, muss eine Schutzbrille oder ein Vollvisierhelm getragen werden. Es darf auch ohne Scheibe und ohne Rahmen gefahren werden.

### 12.10. Löschmittel

Jedes Fahrzeug muss mindestens 12 kg Löschpulver, oder ein gleichwertiges Mittel geeignet für die Brandklassen A und B auf der Ladefläche mitführen. (Empfehlung: je Seite 1x6 Kg) Die Feuerlöscher müssen außen, gut zugänglich und in betriebsbereitem Zustand angebracht sein. Ein Feuerlöscher mit mindestens 2 kg ABC-Pulver muss innerhalb des Fahrerhauses sicher befestigt sein. Er muss vom angegurteten Fahrer/ Beifahrer leicht aus der Halterung heraus zunehmen sein.

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



# EUROPA TRUCK TRIAL

## Reglement

Stand: 01.01.2009

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

Das Team trägt dafür Sorge, dass die Löschsysteams 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 Löschsysteam erbracht werden. Bei starker Beanspruchung durch Umwelt- oder Trialsportlichen Einflüssen können kürzere Prüfzeitabstände erforderlich sein.

### 12.11. Gurtmesser

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

### 12.12. 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. Der Kraftstoffbehälter 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 Kraftstoffbehälter ausgetauscht werden. Entlüftung mit beidseitig wirkendem Ventil, Einfülldeckel eventuell mit Schraubverschluss.

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 Stehzeiten während des Wettbewerbs im Gelände.

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

Matten können bei der OVS entliehen werden.

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

13.4. Zuwiderhandlungen können mit 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 kann immer nur einen Punkt betreffen. Es kann immer 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 Protests.

### 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 Klasse eingereicht sein.



# EUROPA TRUCK TRIAL

## Reglement

Stand: 01.01.2009

### 15.2. Proteste gegen die Bewertung in der Sektion

Jedes Team zeichnet unmittelbar nach Verlassen der Sektion die eigene Bewertung ab. Bei dieser Gelegenheit können Proteste gegen die 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 Klasse eingereicht werden.

### 15.3. Proteste gegen die Auswertung

Proteste gegen die Auswertung (Rechen-/Übertragungsfehler) müssen bis 15 Minuten nach Aushang eingereicht sein (keine Protestgebühr). Der Aushang erfolgt an jedem Wettbewerbstag um 19:00 Uhr am Büromobil.

## **16. Protestentscheidungen**

### 16.1. Protestentscheidungen

Alle Proteste werden von allen anwesenden Kommissaren entschieden. Protestentscheidungen werden, soweit möglich, bis zur Siegerehrung des jeweiligen Laufes schriftlich erteilt.

### 16.2. Berufung

Änderung folgt.

## **17. Schiedskommission**

17.1. Änderungen / Ergänzungen folgen nach der konstituierenden Sitzung der Kommission (Fahrer werden beteiligt).

**Beachte: Sicherheit hat absoluten Vorrang!!**

Copyright bei OVS

Alle Rechte vorbehalten.