

REGLEMENTEN 2012



Vereniging Truckpulling Nederland

www.truckpulling.nl



INLEIDING

Deze reglementen vormen een leidraad voor de veilige en eerlijke beoefening van truckpulling. Dit reglementenboek bevat alle eisen waaraan moet worden voldaan op wedstrijden en demonstraties waaraan leden van Vereniging Truckpulling Nederland (VTN) deelnemen.

Voor elke informatie kunt u terecht bij:

Technische, Veiligheids- en Milieucommissie VTN

E-mail: tvm@truckpulling.nl

De VTN bedankt de NTTO & ETPC voor het beschikbaar stellen van gegevens, haar hulp bij het samenstellen van het reglementenboek en het uitvoeren van keuringen.

Veiligheid

Op elke wedstrijd of demonstratie die wordt verreden door leden van VTN staat de veiligheid voorop. Trucks die gebruikt worden voor truckpulling beschikken over grote motorvermogens. Met dergelijke motorvermogens kan het aspect veiligheid niet genoeg worden benadrukt. Er zijn veel verschillende soorten veiligheidsvoorzieningen vereist, die terug te vinden zijn in diverse onderdelen van het voertuig. De leden van VTN zullen niet deelnemen aan een wedstrijd of demonstratie wanneer de veiligheid niet kan worden gewaarborgd. Veiligheid is ieders verantwoordelijkheid. De (wedstrijd-) organisatoren, deelnemers, toeschouwers en functionarissen dienen samen te werken om de veiligheid voor iedereen te waarborgen.

Waarschuwing

Dit reglementenboek dient uitsluitend als richtlijn voor truckpulling en veiligheid in het algemeen. Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer om ervoor te zorgen dat zijn voertuig aan alle in dit reglement gestelde eisen voldoet. Dit reglementenboek vrijwaart dan ook op geen enkele manier de deelnemers, begeleiders en toeschouwers voor een mogelijk ongeluk.

Opmerkingen

Alle deelnemers zijn verplicht contact op te nemen met de Technische, Veiligheids- en Milieucommissie van VTN wanneer zij van plan zijn om hun oude voertuig te verbouwen of een nieuw voertuig te bouwen en daarbij gebruik maken van technieken die niet in dit reglementenboek zijn opgenomen.

In gevallen waarin dit reglementenboek niet voorziet, wordt gebruik gemaakt van de van toepassing zijnde reglementen zoals opgenomen in het actuele NTTO reglementenboek.

VTN, 15 januari 2012



INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	2
Veiligheid	2
Waarschuwing	2
Opmerkingen	2
INHOUDSOPGAVE	3
HOOFDSTUK 1	4
ALGEMENE REGELS	4
A. Deelname	4
B. Voertuigregistratie	4
C. Inschrijvingsprocedure	5
D. Gewichtsklassen, wegen en meting trekhaakhoogte	5
HOOFDSTUK 2	7
S-DIVISIE TRUCKS	7
A. Klassen	7
B. Algemene regels truckklassen	7
C. Veiligheidsregels	9
D. Banden	12
E. Steigerbegrenzers	12
F. Trekhaak	13
G. Afsleepoog	15
H. Gewichten/ballast	15
I. Reclame	15
J. Uitlaatverlenging voor indoorwedstrijden	15
K. Wedstrijdreglement	17
HOOFDSTUK 3	18
WEDSTRIJDREGLEMENT	18
A. Algemeen	18
B. Baan en (baan)functionarissen	18
C. De trekpoging	19
D. Afgelasten en staken van een wedstrijd	21
E. Bevoegdheden van de wedstrijdjury	21
F. Protesten en diskwalificatie	22
G. Milieu	23
HOOFDSTUK 4	24
PUNTENSYSTEEM	24
A. Algemeen	24
B. Puntensysteem	24
HOOFDSTUK 5	25
SLEEPWAGENS	25
A. Definities	25
B. De sleepwagen	25
C. Onderhoud, keuring en toelating	28



HOOFDSTUK 1

ALGEMENE REGELS

A. Deelname

1. Alle deelnemers, die ingeschreven staan voor deelname aan een VTN evenement of een door VTN georganiseerde competitie, dienen in het bezit te zijn van een geldig VTN lidmaatschap alvorens deel te kunnen nemen aan een VTN evenement. Met een VTN evenement wordt bedoeld een wedstrijd of demonstratie georganiseerd door en onder auspiciën van een wedstrijdorganisatie waarbij het VTN reglement van toepassing is en waarvoor VTN een overeenkomst is aangegaan voor deelname van bij VTN aangesloten leden.
2. Bestuurders dienen ten minste 18 jaar oud te zijn en in het bezit van een geldig rijbewijs. Bestuurders met een lopende ontzegging uit de rijbevoegdheid mogen niet deelnemen.
3. Het is verboden om deel te nemen aan een wedstrijd of demonstratie waarbij het reglement van VTN of NTTO niet van toepassing is. Deelname aan een wedstrijd of demonstratie die is georganiseerd door of onder auspiciën staat van de ETPC of een daarbij aangesloten organisatie is toegestaan mits daarbij een ten minste gelijkwaardig reglement van toepassing is. Tevens is het niet toegestaan om aan wedstrijden en/of demonstraties deel te nemen waar geen gebruik wordt gemaakt van een door VTN, NTTO of ETPC toegelaten sleepwagen zonder schriftelijke toestemming van het bestuur van VTN. Gedurende de overtreding van deze regel vervalt de verzekering van de wedstrijdtruck waarmee de overtreding wordt begaan. De overtreder, eigenaar van de wedstrijdtruck en/of andere belanghebbenden kunnen op geen enkele wijze aanspraak maken op verzekeringsdekking betreffende verzekering of ondersteuning van VTN.
4. Gastdeelnemers kunnen uitsluitend deelnemen na schriftelijke toestemming van het VTN bestuur. Het verzoek daartoe dient schriftelijk te worden ingediend bij het VTN bestuur. Gastdeelnemers dienen zich onverkort te houden aan dit reglement.
5. Elke wedstrijdtruck moet door bemiddeling van VTN verzekerd zijn. Uitsluitend voor gastdeelnemers kan het VTN bestuur schriftelijk toestemming verlenen voor alternatieve verzekering mits vooraf schriftelijk wordt aangetoond dat er sprake is van een geldige verzekeringsdekking. Deelnemers dienen zich op de hoogte te stellen van de inhoud en voorwaarden van de verzekering en zich te houden aan en te handelen overeenkomstig de daarin gestelde voorschriften.
6. Elk ander voertuig dat zich op het wedstrijdterrein bevindt, uitgezonderd bovenstaande wedstrijdtruck, moet aan de Nederlandse wet voldoen.
7. De deelnemer neemt geheel op eigen risico deel aan de wedstrijd.

B. Voertuigregistratie

1. Ieder wedstrijdvoertuig moet bij de VTN zijn geregistreerd.
2. Een eigenaar kan zijn voertuig verkopen inclusief de registratie en behaalde punten in alle klassen waarin het voertuig heeft deelgenomen.
3. Een deelnemer kan gedurende het seizoen met een nieuw voertuig gaan rijden en zijn reeds verworven punten behouden zolang de naam van het voertuig en de registratie dezelfde zijn, en de deelnemer niet met het oude voertuig deelneemt onder dezelfde registratie.
4. Alle veranderingen zoals genoemd onder de punten 2 en 3 dienen direct schriftelijk te worden medegedeeld aan het bestuur van de VTN.



5. Bij verkoop c.q. inschrijven van een voertuig naar c.q. in het buitenland moet, indien van toepassing, toestemming worden gevraagd aan de overkoepelende organisaties van de desbetreffende landen.

C. Inschrijvingsprocedure

1. Ieder voertuig kan per klasse slechts eenmaal worden aangemeld. Alvorens de inschrijving kan worden afgerond, moet de vrijwaringsverklaring zijn ondertekend.
2. Een team dat met zijn truck(s) staat ingeschreven, verplicht zich tot het deelnemen aan de door het team opgegeven wedstrijden. Alleen met toestemming van het VTN bestuur mag een truck een wedstrijd missen.
8. Inschrijving op een NK competitiewedstrijd en deelname aan de NK competitie kan uitsluitend indien voldaan wordt aan de inschrijvingsvereisten zoals vastgesteld door het VTN bestuur voor aanvang van het seizoen. Uitsluitend met schriftelijke toestemming van het VTN bestuur kan hiervan worden afgeweken.
3. Op elke wedstrijd worden de vooraf vermelde klassen verreden, maar de volgorde kan worden gewijzigd.
4. Er mag geen vermenging van klassen plaatsvinden.
5. Wanneer een deelnemer zich op de wedstriiddag voor de klasse heeft afgemeld, kan hij daarin die dag niet meer deelnemen.
6. Afmelding voor een wedstrijd dient te geschieden minimaal 2 weken voor aanvang van die wedstrijd bij een door de VTN bepaald adres. Indien niet tijdig is afgemeld, wordt een boete van € 50,- berekend, die betaald dient te zijn voordat men aan de volgende wedstrijd kan deelnemen. In geval van overmacht is geen boete van toepassing ter beoordeling van het VTN-bestuur.

D. Gewichtsklassen, wegen en meting trekhaakhoogte

1. Gewichtsklassen, trekhaakhoogte en trekhaaklengte:

Klasse	Max. hoogte	Max. lengte	Min. lengte
Trucks, 4x2 standaard 9.500 kg	1170 mm	1250 mm	450 mm
Trucks, 6x2 standaard 9.500 kg	1170 mm	1250 mm	450 mm
Trucks, 4x2 hobbysport 9.500 kg	1170 mm	1250 mm	450 mm
Trucks, 4x2 supersport 8.500 kg	1250 mm	1250 mm	450 mm
Trucks, 4x2 supersport 9.500 kg	1170 mm	1250 mm	450 mm
2. Op iedere wedstrijd zal de Technische, Veiligheids- en Milieuc commissie bepalen waar zij de voertuigen zal inspecteren, wegen of nameten.
3. De weegbrug moet in staat zijn om alle voertuigen die op de wedstrijd aan de start zullen verschijnen in zijn geheel te kunnen wegen. De weegbrug dient door de VTN toegelaten zijn.
4. De voertuigen dienen wedstrijd klaar te worden gewogen. De officiële gewichten zoals onder punt 1 vermeld zijn inclusief rijder, bijrijder, olie, water, brandstof en veiligheidsvoorzieningen. Op het moment van wegen dienen de rijder en bijrijder in het voertuig aanwezig te zijn, uitgerust met de vereiste kleding.
5. Indien het voertuig het parc ferme verlaat dient voor het verschijnen aan de start opnieuw te worden gewogen. Indien in het parc ferme wordt bijgetankt of het koelwater wordt bijgevuld of ververs, dient op aangeven van de wedstrijdjury en/of de weegbrug operator opnieuw te worden gewogen. Bij twijfel over het gewicht van het voertuig heeft de wedstrijdjury en/of de weegbrug operator te allen tijde het recht om het voertuig opnieuw te wegen.



6. De trekhaakhoogte wordt gemeten tijdens of direct na het verblijf op de weegbrug. De trekhaakhoogte wordt gemeten ter plaatse van het aanhaakpunt. Het wijzigen van de trekhaakhoogte nadat deze is gemeten, is niet toegestaan, tenzij de trekhaak verlaagd wordt of opnieuw wordt gemeten. Dit houdt tevens in dat het oppompen van de achterbanden niet is toegestaan nadat de trekhaakhoogte is gemeten. Te allen tijde dient de weegbrug operator op de hoogte te worden gesteld van een wijziging van de trekhaakhoogte.
7. De weegbrug operator kan beslissen tot het opnieuw meten van de trekhaakhoogte.
8. De wedstrijdjury en/of weegbrug operator kunnen besluiten tot het meten van de trekhaakhoogte na een trekpoging.

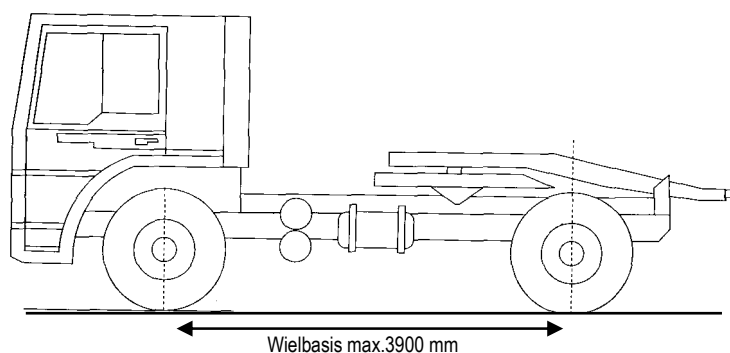
HOOFDSTUK 2 S-DIVISIE TRUCKS

A. Klassen

1. De S-Trucks zijn verdeeld in drie categorieën:
 - a. Standaardklasse
 - b. Hobbysportklasse
 - c. Supersportklasse

B. Algemene regels truckklassen

1. Voor alle klassen gelden de volgende regels:
 - a. De truck moet uiterlijk een standaard wegtransport truck zijn, (geen speciaalbouw). De cabine, het chassis en de motor dienen van hetzelfde merk te zijn (niet merkvreemd).
 - b. Maximale motorinhoud 18,5 liter.
 - c. Het maximale gewicht van het voertuig wordt bepaald inclusief bestuurder (en eventueel bijrijder) en ballast.
 - d. De maximale wielbasis is 3.900 mm. De maximale breedte is 2.700 mm, de spiegels niet meegerekend. (zie figuur 1). De bodemvrijheid dient zodanig te zijn dat op een normale manier over de weegbrug gereden kan worden.
 - e. Het gebruik van luchtkussens, luchtvering of andere hefmechanismen is tijdens de trekpoging voor alle assen niet toegestaan.
2. Voor de standaardklasse gelden de volgende aanvullende regels:
 - a. De truck moet een standaard wegtransport truck zijn, zonder wijzigingen (volgens fabrieksspecificaties).
 - b. De truck dient voorzien te zijn van een Nederlands geregistreerd kentekenbewijs en een geldig APK keuringsbewijs.
 - c. De truck moet een 4x2 of een 6x2 configuratie zijn. Bij een 6x2 configuratie wordt de wielbasis gemeten vanaf het hart van de vooras tot het hart van de achterste as.
 - d. Maximum gewicht: 9.500 kg.



Figuur 1: afmetingen S-divisie trucks (4x2); bij 6x2 geldt: hart achterste as



3. Voor de hobbysportklasse gelden de volgende aanvullende regels:
- a. De truck dient ooit een geregistreerd kentekenbewijs gehad te hebben voor gebruik op de weg in een van de Europese landen. Trucks uit andere landen kunnen worden toegelaten na schriftelijke goedkeuring van het NTTTO bestuur of het VTN bestuur.
 - b. De truck moet een 4x2 configuratie zijn.
 - c. Maximum gewicht 9.500 kg.
 - d. De verbrandingsmotor, maximaal één (1), moet uiterlijk origineel zijn en op de originele plaats zijn bevestigd. De motor moet door de fabrikant standaard worden toegepast in een Europese wegtransporttruck (geen speciaalbouw).
 - e. Terug-literen is niet toegestaan.
 - f. De motor heeft maximaal vier (4) kleppen per cilinder.
 - g. De brandstofpomp dient uiterlijk origineel te zijn en standaard te zijn geleverd op de betreffende motor. Het aantal moet gelijk zijn aan wat er standaard op de motor geleverd wordt. Het aantal (pomp)verstuivers of common-rail injectors dat gebruikt wordt per cilinder, moet gelijk zijn aan wat standaard op de motor geleverd wordt.
 - h. Drukvlulling van de motor is alleen toegestaan door middel van uitlaatgas aangedreven turbo's. Er mogen maximaal twee (2) turbo's in één (1) trap van oplading worden toegepast. Uitsluitend voor 2-takt motoren die door de fabrikant zijn geleverd met een blower en waarvoor het gebruik van een blower noodzakelijk is voor het goed en veilig functioneren van de motor is het toegestaan om gebruik te maken van de door de fabrikant bij de motor geleverde blower.
 - i. Het inlaatspruitstuk dient origineel te zijn en standaard te zijn geleverd op de betreffende motor. Zowel de turbo(s) als het inlaatspruitstuk moet(en) zijn uitgevoerd met de originele flensmaten.
 - j. Het uitlaatspruitstuk dient origineel te zijn en standaard te zijn geleverd op de betreffende motor. Indien de uitlaatgassen niet via de originele demper en uitlaat afgevoerd worden dient de uitlaatpijp verticaal met een afwijking van maximaal 10 graden naar boven gericht te zijn. Regenkappen en megafoon-uitlaten zijn niet toegestaan
 - k. Voor inlaatluchtkoeling mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van de originele interkoeler welke standaard is geleverd op de betreffende motor en dient op de originele plaats te zijn bevestigd.
 - l. Een tussenplaat tussen de motor en het koppelingshuis is toegestaan mits deze standaard aanwezig is.
 - m. Voor de aandrijflijn, bestaande uit versnellingsbak, aandrijfjas en achteras, mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van merkeigen truckcomponenten, welke op de Europese weg toegelaten zijn. Al deze delen moeten aan elkaar passen zonder tussenplaten, flenzen of aangelaste delen en dienen op de originele plaats te zijn bevestigd.
 - n. De achteras dient ten opzichte van het chassis zodanig te worden geborgd dat verhoging van het trekoog tijdens de trekpoging niet mogelijk is. Hydraulische en pneumatische veersystemen dienen middels een kraan uitgeschakeld te worden. De kraan dient door een TVM-functionaris met een nylon bundelband vast gezet te worden.
4. Voor de supersportklasse(n) gelden de volgende aanvullende regels:
- a. De truck dient ooit een geregistreerd kentekenbewijs gehad te hebben voor gebruik op de weg in een van de Europese landen. Trucks uit andere landen kunnen worden toegelaten na schriftelijke goedkeuring van het NTTTO bestuur of het VTN bestuur.
 - b. De truck moet een 4x2 configuratie zijn.
 - c. Gewichtsklassen:
 - maximum gewicht 8.500 kg.
 - maximum gewicht 9.500 kg.



- d. De verbrandingsmotor, maximaal één (1), moet uiterlijk origineel zijn en op de originele plaats zijn bevestigd. De motor moet door de fabrikant standaard worden toegepast in een Europese wegtransporttruck (geen speciaalbouw).
- e. Terug-literen is niet toegestaan.
- f. De motor heeft maximaal vier (4) kleppen per cilinder.
- g. Het type brandstofpomp is vrij. Het aantal moet gelijk zijn aan wat er standaard op de motor geleverd wordt. Het type (pomp)verstuivers of common-rail injectors dat gebruikt wordt is vrij. Het aantal per cilinder, moet gelijk zijn aan wat standaard op de motor geleverd wordt.
- h. Drukvvulling van de motor is toegestaan door middel van uitlaatgas aangedreven turbo's. Er mogen maximaal twee (2) turbo's in één (1) trap van oplading worden toegepast. Uitsluitend voor 2-takt motoren die door de fabrikant zijn geleverd met een blower en waarvoor het gebruik van een blower noodzakelijk is voor het goed en veilig functioneren van de motor is het toegestaan om gebruik te maken van de door de fabrikant bij de motor geleverde blower.
- i. De inlaat inclusief het spruitstuk is vrij.
- j. De uitlaat inclusief het spruitstuk is vrij. De uitlaatpijp dient verticaal met een afwijking van maximaal 10 graden naar boven gericht te zijn. Regenkappen en megafoon-uitlaten zijn niet toegestaan.
- k. Inlaatluchtkoeling is toegestaan.
- l. Een tussenplaat tussen de motor en het koppelingshuis is toegestaan mits deze standaard aanwezig is.
- m. Voor de aandrijflijn, bestaande uit versnellingsbak, aandrijfwas en achteras, mag alleen gebruik gemaakt worden van Europese truckcomponenten welke op de Europese weg toegelaten zijn. Al deze delen moeten aan elkaar passen zonder tussenplaten, flenzen of aangelaste delen en dienen op de originele plaats te zijn bevestigd.
- n. De achteras dient ten opzichte van het chassis zodanig te worden geborgd dat verhoging van het trekhoog tijdens de trekpoging niet mogelijk is. Hydraulische en pneumatische veersystemen dienen middels een kraan uitgeschakeld te worden. De kraan dient door een TVM-functionaris met een nylon bundelband vast gezet te worden.

C. Veiligheidsregels

1. Voor alle klassen gelden de volgende veiligheidsregels:
 - a. Als brandstof mag alleen gebruik worden gemaakt van normale dieselolie. Dieselolie wordt door de VTN gedefinieerd als een koolwaterstofverbinding. De VTN kan de dieselolie laten testen op basis van de diëlectrische constante. Deze kan alleen worden vastgesteld door een door de NTTO toegelaten brandstofmeter. Deze meter gebruikt cyclohexaan om een referentiewaarde vast te stellen, waarmee alle diëlectrische constanten van de toegepaste diesel bepaald worden. Voor de diesel die toegelaten is voor evenementen waarbij het VTN reglement van toepassing is dient de waarde van de diëlectrische constante tussen de 2.0 en 4.9 te liggen. Het gebruik van additieven die zuurstof binden, zoals nitromethaan, propyleenoxide dioxaan, MTBE, alcohol, of nitrooxide zijn ten strengste verboden. Het is verboden andere vloeistoffen, brandstoffen of gassen toe te voegen, in te spuiten of te vernevelen in of op enig deel van de truck. Het toepassen van waterinjectie is verboden. De VTN behoudt zich het recht om te beslissen dat brandstof door de VTN geleverd wordt welke dan door alle trucks gebruikt dient te worden.
 - b. Brandstoftank(s) mogen totaal maximaal 150 liter brandstof bevatten.
 - c. Gevaarlijke stoffen op of aan de truck zijn niet toegestaan, uitgezonderd dieselolie.



- d. De truck dient voorzien te zijn van deugdelijk gemonteerde en stevige stoel(en) die het gewicht van de bestuurder en eventuele bijrijder in elke richting op kan vangen. Het veermechanisme van een stoel dient geblokkeerd te zijn.
 - e. Het dragen van ten minste een drie-punts gordel voor bestuurder en eventuele bijrijder tijdens de trekpoging is verplicht.
 - f. Aan de veiligheid van de cabine mag geen afbreuk gedaan worden.
 - g. De truck dient voorzien te zijn van achteruitrijverlichting en eventueel een zoemer. Deze dient automatisch te worden geactiveerd bij het inschakelen van de achteruitrijversnelling. De achteruitrijverlichting dient in een witte kleur naar achteren gericht te zijn.
 - h. De truck dient voorzien te zijn van werkende luchtbediende remmen op minimaal de voorwielen en de aangedreven wielen. Daarnaast dient een werkende parkeerrem aanwezig te zijn.
 - i. Indien gebruik gemaakt wordt van handgas, dient een dodemansgashendel toegepast te worden die zo werkt dat bij meer gas de hendel naar voren moet worden gedrukt en door een veer terug getrokken wordt.
 - j. Elektrische systemen die de koppeling beïnvloeden zijn niet toegestaan.
2. Voor de standaardklasse gelden de volgende aanvullende veiligheidsregels:
- a. Het motortoerental mag niet meer dan 30% hoger zijn dan het standaard toerental met een maximum van 2.500 omwentelingen per minuut.
 - b. Uitlaatgassen dienen via de originele uitlaatdemper afgevoerd te worden. Bypass-systemen zijn niet toegestaan. Indien dit niet mogelijk is dan is voorschrift C.3.e van toepassing.
3. Voor de hobbysport en supersportklasse(n) gelden de volgende aanvullende veiligheidsregels:
- a. Het motortoerental mag niet hoger zijn dan:
hobbysportklasse 2.500 omwentelingen per minuut.
supersportklasse(n) 2.900 omwentelingen per minuut.
 - b. Het toerental van de motor moet stilstand alsmede tijdens de trekpoging gemeten kunnen worden. Hiertoe moet de truck voorzien zijn van een toerentalmeetpunt. Het meetpunt dient te bestaan uit een door de VTN voorgeschreven sensor met bekabeling en aansluitpunt, verkrijgbaar bij VTN. Het aansluitpunt dient zich te bevinden op 50 mm boven de noodstopbediening. Het is niet toegestaan wijzigingen aan te brengen aan de voorgeschreven sensor, bekabeling en aansluitpunt.
 - c. Om de samenstelling van de brandstof te kunnen controleren dient er op de truck een monsternamepunt aanwezig te zijn in de brandstofaanvoerleiding direct voor de brandstofpomp of in de brandstofretourleiding direct na de brandstofpomp. Het vullen van een vijf (5) liter kan dient eenvoudig mogelijk te zijn.
 - d. Turbo(s) moeten geheel afgeschermd zijn met minimaal 2 mm plaatstaal, met uitzondering van de in- en uitlaatpijp. Voor turbo's die door andere delen van de truck worden afgeschermd kan de Technische-, Veiligheids-, en Milieucommissie een aangepaste versie toestaan of vrijstelling verlenen. Een blower moet geheel afgeschermd zijn met minimaal 3 mm plaatstaal, met uitzondering van de in- en uitlaatpijp. Voor een blower die door andere delen van de truck wordt afgeschermd kan de Technische-, Veiligheids-, en Milieucommissie een aangepaste versie toestaan of vrijstelling verlenen.
 - e. De uitlaat dient na de turbo, zo dicht bij de turbo als mogelijk, te zijn voorzien van een kruis door middel van twee M10 8.8 bouten. De bouten dienen haaks op elkaar gemonteerd te zijn en de uitlaat diametraal te doorsnijden met een onderlinge afstand van maximaal 25 mm. De kop van de bout moet zichtbaar zijn en mag niet worden



- afgeslepen in verband met inspectie. Bij uitlaat pijpen met een grotere diameter dan 100 mm moet er een extra kruis bij, onder 45 graden ten opzichte van het eerste kruis.
- f. Restrictor en noodstop hobbysportklasse:
1. Alle lucht voor de voeding van de motor dient door een restrictor (luchtstroombegrenzer) met noodstop te worden aangevoerd. Een motor met één (1) turbo dient te zijn voorzien van één (1) restrictor met een diameter van maximaal 74 mm inwendig en een lengte van 100 mm. Een motor met twee (2) turbo's dient te zijn voorzien van twee (2) restrictors met elk een diameter van maximaal 53 mm inwendig en een lengte van 100 mm. Er mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van de door of namens VTN geleverde restrictor die tevens is voorzien van een noodstop. Het is niet toegestaan wijzigingen aan te brengen aan deze restrictor en noodstop. De restrictor met noodstop zijn verkrijgbaar bij VTN.
 2. De restrictor moet binnen 100 mm voor de inlaatzijde van het turbohuis bevestigd zijn. De verbinding tussen de restrictor en turbo dient cilindervormig en luchtdicht te zijn.
 3. De aanwezigheid van de voorgeschreven restrictor met noodstop moet binnen 2 minuten gecontroleerd kunnen worden.
- g. Noodstop supersportklasse:
1. Een noodstop is verplicht. De noodstop dient de luchtinlaat af te sluiten, zodanig dat de motor geen toeren meer kan opbouwen. Hiervoor kan een kabel worden gebruikt, maar de klep dient door middel van een veer te worden gesloten. In de klep is een gat met een diameter van maximaal 25 mm toegestaan.
 2. In geval van een elektrisch noodstopstelsel mogen de spoelen of elektrische motoren die de luchtklep(pen) bedienen niet zo worden aangesloten dat ze spanning nodig hebben bij een eventuele noodstop. De massaverbinding van deze motoren of spoelen moet door de noodstopschakelaar lopen. Systemen die luchtdruk nodig hebben om de noodstop te activeren zijn niet toegestaan.
- h. Bediening noodstop hobbysportklasse en supersportklasse(n):
1. De noodstopbediening dient zich aan de achterzijde van het chassis in het midden van het voertuig te bevinden, recht boven het aanhaakpunt, op een hoogte van 1.700 mm vanaf de grond. De noodstopbediening mag maximaal 150 mm uit het midden worden geplaatst naar alle richtingen, uitgezonderd in de lengterichting van het voertuig. Bij toepassing van een in lengterichting verstelbare trekhaak dient de noodstopbediening en het toerentalmeetpunt mee te schuiven zodanig dat deze zich recht boven het aanhaakpunt blijven bevinden.
 2. Aan de noodstop dient een oog gemonteerd te zijn met een minimale doorsnede van 50 mm, waaraan de kabel van de sleepwagen wordt bevestigd. De noodstop dient vanuit alle richtingen te kunnen worden bediend.
 3. Het oog van de noodstop dient met het frame verbonden te kunnen worden door middel van een nylon bundelbandje van 4,8 mm.
 4. De kracht die nodig is om de noodstop in werking te stellen mag niet meer bedragen dan 10 kilogram.
 5. Tevens moet de bestuurder vanaf de bestuurdersplaats de luchtinlaat en de brandstoftoevoer kunnen afsluiten (de afsluitklep op de brandstofpomp mag hiervoor worden gebruikt).
- i. Het vliegwiel en de drukgroep dienen origineel te zijn, of te voldoen aan de door de ETPC/NTTO gestelde eisen (zie NTTO reglement hoofdstuk 2, paragraaf D.4. en D.9.).
- j. De truck moet voorzien zijn van een origineel koppelingshuis zonder wijzigingen. Eventuele inspectieopeningen moeten afgesloten zijn met stalen deksels van 8 mm dik. Indien het vliegwielhuis niet origineel is dan dient er een koppelingsafscherming te worden aangebracht. Deze dient te bestaan uit een plaat van minimaal 8 mm staal rondom het koppelingshuis vanaf 30 mm voor het vliegwiel tot 30 mm na het druklager. Het gebruik van een schervendecken is ook toegestaan, maar dient wel aan alle door de



ETPC/NTTO gestelde eisen te voldoen (zie NTTO reglement hoofdstuk 2, paragraaf D).

- k. De aandrijfjas van de truck dient voorzien te zijn van ten minste twee (2) veiligheidsringen, gemaakt van 8 mm dik staal met een breedte van 35 mm of van ten minste twee (2) stalen stroppen met een doorsnede van minimaal 12 mm. Er dient een veiligheidsring of strop gemonteerd te worden op elk aandrijfjasdeel. Veiligheidsringen of stroppen dienen op een degelijke wijze aan het chassis gemonteerd te zijn.
- l. Geadviseerd wordt een vier- of vijfpunt veiligheids gordel met snelsluiting te dragen.
- m. Een brandblusser van ten minste 2 kilogram is verplicht en dient deugdelijk bevestigd in de cabine binnen handbereik van de bestuurder te zijn.
- n. Bestuurder en bijrijder dienen tijdens de trekpoging brandvertragende kleding te dragen en deugdelijk schoeisel.

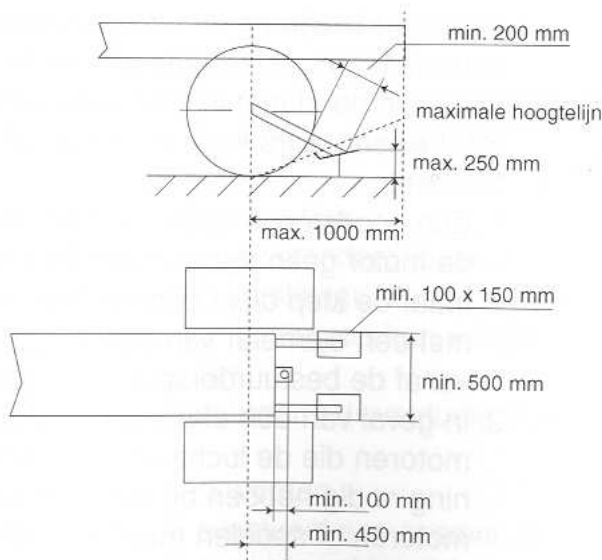
D. Banden

1. Voor alle klassen gelden de volgende regels:
 - a. Er mag alleen gebruik gemaakt worden van rubber luchtbanden. Stalen kammen, rupsen, kettingen of iets dergelijks zijn niet toegestaan.
 - b. Dubbellucht is toegestaan. Hierbij wordt het samenstel van banden gezien als één (1) band.
2. Voor de standaardklasse gelden de volgende aanvullende regels:
 - a. Er mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van wegtransportbanden met een maximale straal van 570 mm en een maximale breedte van 700 mm. Als straal geldt de afstand van bovenzijde band tot hart wiel. Als breedte geldt de afstand tussen de breedste delen van het wiel.
 - b. De banden mogen niet opgesneden of afgeschuind zijn.
3. Voor de hobbysportklasse gelden de volgende aanvullende regels:
 - a. De bandenkeuze is vrij met een maximale straal van 570 mm en een maximale breedte van 700 mm. Als straal geldt de afstand van bovenzijde band tot hart wiel. Als breedte geldt de afstand tussen de breedste delen van het wiel.
4. Voor de supersportklasse(n) gelden de volgende aanvullende regels:
 - a. De bandenkeuze is vrij met een maximale straal van 700 mm en een maximale breedte van 900 mm. Als straal geldt de afstand van bovenzijde band tot hart wiel. Als breedte geldt de afstand tussen de breedste delen van het wiel.

E. Steigerbegrenzers

1. Voor alle klassen gelden de volgende regels:
 - a. Steigerbegrenzers zijn verplicht.
 - b. De steigerbegrenzer moet het voertuig kunnen dragen inclusief ballast.
 - c. Het voertuig moet indien noodzakelijk met behulp van de steigerbegrenzers, of anderszins, direct kunnen worden opgebeurd ten behoeve van verwijdering van de wedstrijd baan.
 - d. De steigerbegrenzer moet vanaf het hart van het wiel gemeten minimaal 200 mm voorbij de achterband zichtbaar zijn en mag zich niet hoger van de grond bevinden dan de maximale hoogtelijn zoals aangegeven in figuur 2. De steigerbegrenzer mag niet verder dan 1.000 mm achter het hart van het wiel zichtbaar zijn.
 - e. Indien de trekhaak en de steigerbegrenzer aan hetzelfde frame zijn gemonteerd, dienen de steigerbegrenzers minimaal 100 mm voor de bevestiging van de trekhaak aan het frame te zijn verbonden.
 - f. De afstand tussen beide begrenzers moet minimaal 500 mm bedragen.

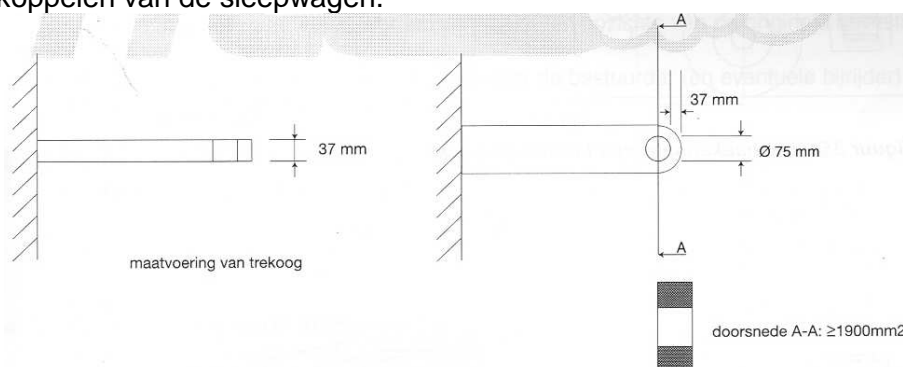
- g. De voet van elke steigerbegrenzer dient minimaal 15.000 mm^2 groot te zijn. De lengte en/of breedte van de voet moet ten minste 100 mm zijn. Het is toegestaan om één voet te maken welke een verbinding vormt tussen beide begrenzers.



Figuur 2: maatvoering steigerbegrenzers, standaard, sport en supersport trucks

F. Trekhaak

1. Voor alle klassen gelden de volgende regels:
 - a. Het trekoog dient te voldoen aan de maatvoering volgens figuur 3. De dwarsdoorsnede van de trekhaak dient minimaal een oppervlakte van 1.900 mm^2 materiaal te bedragen op elk punt van het trekoog.
 - b. Het gebruik van kettingen of kabels is niet toegestaan.
 - c. Het trekoog van de trekhaak dient horizontaal gemonteerd te zijn met een tolerantie van 10 graden.
 - d. Het trekoog moet in alle richtingen spelingvrij en deugdelijk gemonteerd zijn.
 - e. Een ruimte van 150 mm breed en 300 mm hoog boven het trekoog dient vrij te blijven van elk obstakel (inclusief gewichten en steigerbegrenzers) voor het gemakkelijk aan- en afkoppelen van de sleepwagen.

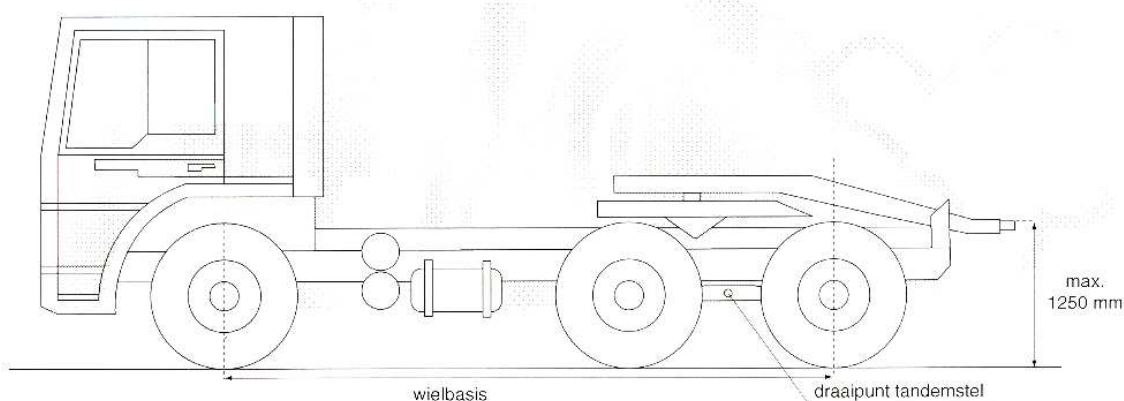


De volgende maten zijn van toepassing voor S-divisie trucks

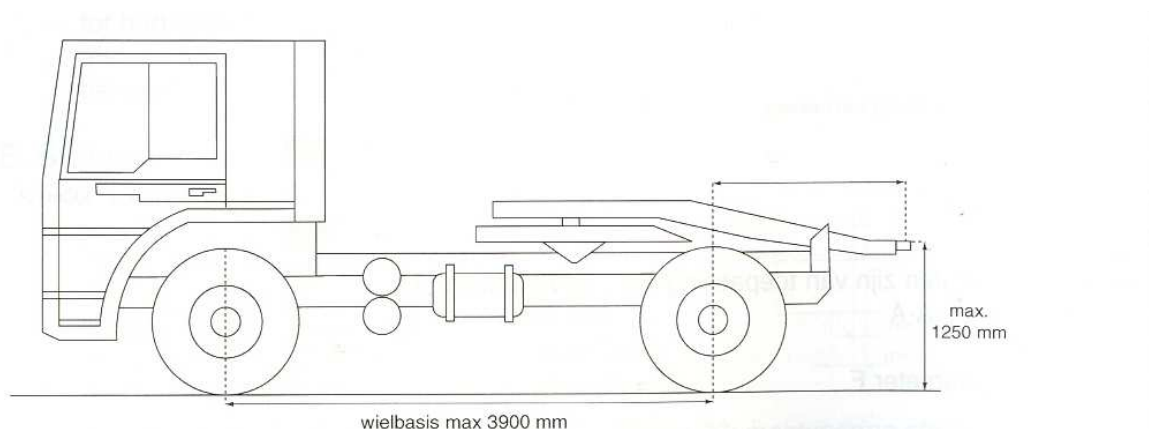
Doorsnede A-A	$\geq 1900 \text{ mm}^2$
Maat B	$= 37 \text{ mm}$
Trekoog diameter F	$= 75 \text{ mm}$

Figuur 3: afmetingen trekhaak S-divisie trucks

- f. Een aanhaakpunt korter dan 450 mm achter het hart van het achterwiel is niet toegestaan.
 - g. Een aanhaakpunt verder dan 500 mm vanaf het achterste deel van de truck is niet toegestaan.
2. Voor de standaardklasse gelden de volgende aanvullende regels:
- a. Het trekoog dient door middel van een kingpin gemonteerd te worden aan de opleggerkoppeling. Tijdens de trekpoging dient de borging van het slot aangebracht te zijn.
 - b. Het trekoog dient gemonteerd te worden volgens figuur 4a of b.
 - c. Het aanhaakpunt mag zich maximaal 1.250 mm achter het hart van het achterwiel bevinden.
 - d. De bovenzijde van het aanhaakpunt mag zich maximaal 1.170 mm vanaf de grond bevinden.
3. Voor de hobbysportklasse gelden de volgende aanvullende regels:
- a. Het aanhaakpunt mag zich maximaal 1.250 mm achter het hart van het achterwiel bevinden. Een in lengterichting verstelbare trekhaak mag maximaal instelbaar zijn tot 1.250 mm achter het hart van het achterwiel.
 - b. De bovenzijde van het aanhaakpunt mag zich maximaal 1.170 mm vanaf de grond bevinden.
4. Voor de supersportklasse(n) gelden de volgende aanvullende regels:
- a. Trucks met een gewicht van 8.500 kg.:
 - 1. Het aanhaakpunt mag zich maximaal 1.250 mm achter het hart van het achterwiel bevinden. Een in lengterichting verstelbare trekhaak mag maximaal instelbaar zijn tot 1.250 mm achter het hart van het achterwiel.
 - 2. De bovenzijde van het aanhaakpunt mag zich maximaal 1.250 mm vanaf de grond bevinden.
 - b. Trucks met een gewicht van 9.500 kg.:
 - 1. Het aanhaakpunt mag zich maximaal 1.250 mm achter het hart van het achterwiel bevinden. Een in lengterichting verstelbare trekhaak mag maximaal instelbaar zijn tot 1.250 mm achter het hart van het achterwiel.
 - 2. De bovenzijde van het aanhaakpunt mag zich maximaal 1.170 mm vanaf de grond bevinden.



Figuur 4a: afmetingen trekhaak S-divisie trucks



Figuur 4b: trekhaakconstructie enkelas-truck

G. Afsleepoog

1. Voor alle klassen gelden de volgende regels:
 - a. De truck dient aan de voorkant te zijn voorzien van een degelijke aanhaakmogelijkheid welke direct bereikbaar is. Bij voorkeur de standaard trekhaak. Indien het gebruik van de standaard trekhaak niet mogelijk is, dient het oog een rond gat van 75 mm te hebben en horizontaal bevestigd te zijn. Een demontabel afsleepoog dient voor aanvang van de trekpoging gemonteerd te zijn.
 - b. De aanhaakmogelijkheid moet sterk genoeg zijn om de truck inclusief ballast te kunnen slepen.
 - c. Het afsleepoog of het gebruik daarvan mag op geen enkele wijze worden gehinderd.

H. Gewichten/ballast

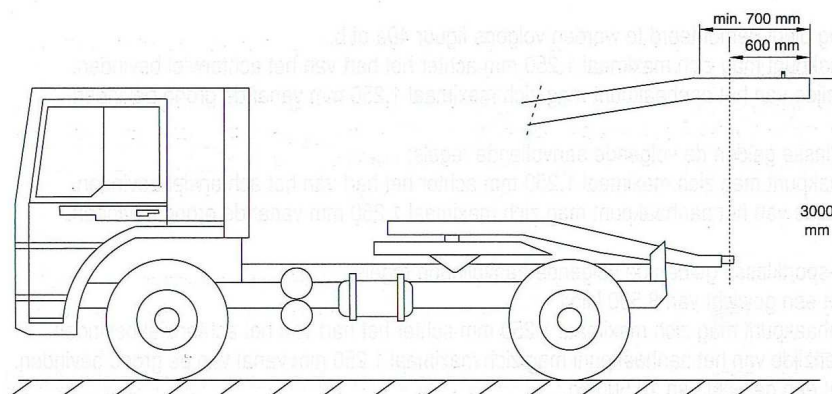
1. Voor alle klassen gelden de volgende regels:
 - a. Alle gewichten dienen degelijk te zijn bevestigd.
 - b. Tijdens de trekpoging is het gebruik van beweegbare gewichten of gewichtdragers niet toegestaan. Beweegbare gewichten of gewichtdragers dienen daartoe zichtbaar geblokkeerd te zijn en de bediening dient vanuit de cabine niet mogelijk te zijn.
 - c. Gewichten mogen niet verder dan 100 mm voor het uiterste aanhaakpunt uitsteken. Gewichten mogen niet voor de voorbumper uitsteken. De voorbumper of enig deel daarvan mag niet naar voren worden verplaatst ten opzichte van de originele bevestigingsplaats.
 - d. Gewichten mogen geen gevaar opleveren voor de bestuurder (en eventuele bijrijder) en hem op geen enkele manier hinderen.

I. Reclame

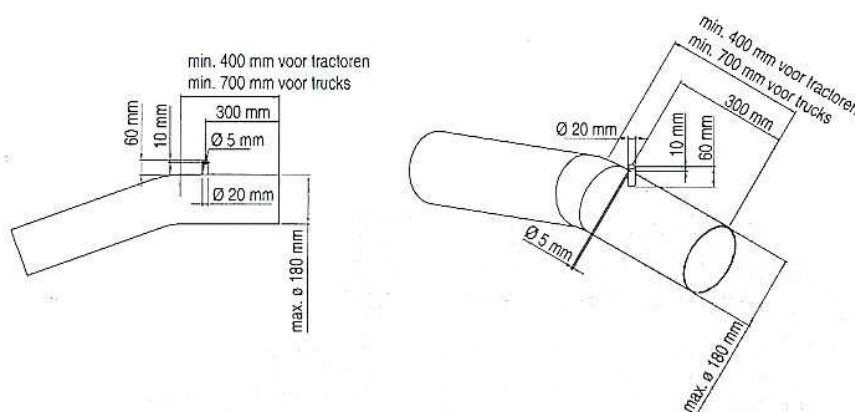
1. Voor alle klassen geldt: reclame borden zijn toegestaan, mits deze niet buiten de truck uitsteken en het zicht van de bestuurder niet belemmeren. Met uitzondering van de borden draaiend gemonteerd in het wiel mogen borden niet beweegbaar aan de truck zijn gemonteerd.

J. Uitlaatverlenging voor indoorwedstrijden.

1. Voor alle klassen gelden de volgende regels:
 - a. Tenzij de NTTO respectievelijk VTN anders beslist dient de truck tijdens indoorwedstrijden voorzien te zijn van een (demontabele) uitlaatverlenging die de rookgassen afvoert naar de daartoe bestemde afzuigslang op de sleepwagen.
 - b. De uitlaatverlenging dient te voldoen aan de maatvoering zoals weergegeven in figuur 5a en 5b en zoals hierna is toegelicht.



Figuur 5a: uitlaatverlenging voor trucks tijdens indoorwedstrijden



Figuur 5b: detail uiteinde uitlaatverlenging

1. De uitlaatverlenging dient naar achteren te lopen recht over het aanhaakpunt naar een punt dat zich 3.000 mm van de vloer en 600 mm voorbij het aanhaakpunt bevindt.
2. Vanaf het uiteinde van de pijp dient 600 mm rondom volledig vrij te zijn.
3. Aan de bovenzijde van de uitlaatverlenging, op 300 mm vanaf het uiteinde van de pijp dient een opstaande pen gemonteerd te worden.
4. De laatste 700 mm van de uitlaatverlenging mag maximaal 180 mm in doorsnede zijn en dient horizontaal te lopen. Indien de truck is voorzien van twee (2) uitlaten, dan dienen deze voor de laatste 700 mm van de uitlaatverlenging te zijn samengevoegd tot één (1) pijp.
5. Het vrijdragende uiteinde van de pijp dient in staat te zijn de aan te haken afzuigslang te kunnen dragen tijdens de trekpoging.
6. De opstaande pen aan de bovenzijde dient een doorsnede van 20 mm en een lengte van 60 mm te hebben. De opstaande pen moet op 10 mm vanaf de bovenzijde zijn voorzien van een gat met een doorsnede van 5 mm waarin een verende borgclip is aangebracht.
7. De uitlaatverlenging dient lekkagevrij en hittebestendig te zijn.



K. Wedstrijdreglement

Hiervoor gelden dezelfde regels als vermeld in Hoofdstuk 3 met als aanvulling:

1. Het is alleen de bestuurder en in de hobbysport en supersport klassen maximaal één bijrijder toegestaan zich op een rijdend voertuig te bevinden. De eventuele bijrijder dient zich aan de zelfde regels te houden die gelden voor de bestuurder, met uitzondering van lid 1. De bijrijder moet ten minste 16 jaar oud zijn.
2. Indien het toerental te hoog is of om welke reden dan ook niet binnen 3 minuten vast te stellen is, volgt diskwalificatie van de trekpoging en mag de truck niet eerder deelnemen dan wanneer een correct toerental gemeten kan worden.
3. In geval van twijfel met betrekking tot de legaliteit van de configuratie dient de deelnemer aan te tonen dat er minimaal 150 trucks van het betreffende merk en type zijn geregistreerd (kentekenbewijs) voor gebruik op de weg in een van de Europese landen.
4. Protesten: Er bestaat geen mogelijkheid tot een protest tegen de wedstrijdjury.
5. Het rijden op het gehele wedstrijdterrein dient stapvoets te geschieden. Bij overtreding volgt uitsluiting van deelname.
6. **Een deelnemer mag twee trekpogingen gebruiken om zich te plaatsen voor de pull-off. Zodra een deelnemer aanvangt met de tweede trekpoging vervalt het resultaat van de eerste trekpoging. Indien een deelnemer zich met de eerste trekpoging plaatst voor de pull-off dan vervalt automatisch zijn tweede poging. In tegenstelling tot hetgeen vermeld onder H3.C.5 heeft de eerste deelnemer die met de juiste afstelling van de sleepwagen een trekpoging maakt niet het recht om de trekpoging over te doen.**
7. **De startvolgorde in een pull-off is de oorspronkelijke startvolgorde van de kwalificatie.**

In gevallen waarin dit S-divisie trucks reglement niet voorziet, wordt gebruik gemaakt van de van toepassing zijnde reglementen elders in dit reglementenboek of het NTTO reglementenboek.



HOOFDSTUK 3 WEDSTRIJDREGLEMENT

A. Algemeen

1. Voertuigen dienen te allen tijde op een veilige wijze te worden bestuurd. De wedstrijdjury heeft het recht om op aanwijzing van de Technische, Veiligheids- en Milieucommissie een deelnemer van deelname uit te sluiten wanneer deze zich niet aan de veiligheidseisen houdt of wanneer ze vindt dat een voertuig niet aan de veiligheidseisen voldoet. De Technische, Veiligheids- en Milieucommissie heeft het recht om onderdelen van een wedstrijdmaschine, in overleg met het team, mee te nemen.
2. De motor van een deelnemend voertuig mag alleen worden gestart als de bestuurder op de stoel zit. Pas als de motor geheel tot stilstand is gekomen, mag de bestuurder het voertuig verlaten.
3. Het is alleen de bestuurder toegestaan zich op een rijdend voertuig te bevinden. Meerijden is op het gehele wedstrijdterrein verboden. Het is op het wedstrijdterrein niet toegestaan om het voertuig op eigen kracht te verplaatsen, behalve op de baan en in het parc-ferme. Deze laatste regel geldt niet voor voertuigen die gebruik maken van een hulpmotor en ook niet voor alle S-divisie klassen.
4. De bestuurder en maximaal twee helpers (één aan de start en één aan het einde van de baan) worden toegelaten tot de baan. Voor helpers gelden met betrekking tot deelname dezelfde regels als voor deelnemers (hoofdstuk 1.A. punt 1 en 2). Meelopen met de truck terwijl deze onder de groene vlag rijdt, is niet toegestaan. Voor een deelnemer met één helper geldt het volgende: nadat de helper de rijder heeft geholpen bij de start, neemt de helper plaats zo dicht mogelijk bij het hek dat de baan scheidt van het publiek. Na de trekpoging kan de helper de rijder weer assisteren. Als er zich meer dan twee helpers zonder toestemming binnen de publieksafzetting bevinden, kan tot diskwalificatie van het voertuig worden overgegaan.
5. Het is de rijder en/of helper ten strengste verboden om alcoholische dranken of andere stimulerende middelen te nuttigen voor of tijdens de klasse. Tevens is het de rijder/helper verboden om binnen de publieksafzetting te roken. Bij overtreding volgt diskwalificatie van de trekpoging.
6. Iedere deelnemer heeft het recht om een protest in te dienen tegen de wedstrijdjury of een andere deelnemer uit zijn klasse, tot uiterlijk vijf (5) minuten nadat de laatste deelnemer in de klasse de baan heeft verlaten. Voor het indienen van een protest wordt verwezen naar het hoofdstuk protesten en diskwalificaties.
7. Indien de wedstrijdjury besluit op een indoorwedstrijd een deelnemersvergadering te houden, zijn de deelnemers verplicht deze bij te wonen.
8. De ruimte om een wedstrijdmaschine dient afgeschermd te zijn voor het publiek wanneer de motor(en) gestart worden, ook in het rennerskwartier.

B. Baan en (baan)functionarissen

1. Wedstrijden dienen te worden gehouden op een grondbaan met een lengte van 100 meter en met een uitloop van 20 meter aan het begin en 30 meter aan het eind van de baan. De grondbaan moet minimaal twaalf meter breed zijn. De kalklijnen dienen minimaal tien meter van elkaar te staan. Bij twee banen naast elkaar moet er een minimale tussenruimte van ten minste zes meter zijn. Voor indoorwedstrijden gelden afwijkende maten.
2. De baan moet na iedere volledige trekpoging worden onderhouden, behoudens wanneer er sprake is van een vrijwillige stop binnen de twintig meter (zie paragraaf C, punt 12).
3. Tijdens de trekpoging heeft niemand behalve de baanfunctionarissen en de bestuurder van het voertuig toegang tot de baan. Als de baan wordt beschouwd de baan met aan



alle zijden een ruimte van tien meter breed. Baanfunctionarissen zijn de sleepwagenoperator, de leden van de wedstrijdjury en de lijnrechter. De lijnrechter staat direct achter de grondwal.

4. Bij elke trekpoging dienen een begin- en eindvlagger aanwezig te zijn.
5. Wanneer door een van de vlaggers de rode vlag wordt gegeven, dient de deelnemer te stoppen of mag hij niet vertrekken. Bij overtreding van deze regel volgt diskwalificatie.
6. Elke deelnemer heeft het recht om de sleepwagen op de startlijn te laten plaatsen waar hij dat wil, mits hij daarbij niet buiten de als baan gekenmerkte ruimte komt. De beginvlagger dient gewaarschuwd te worden waar de sleepwagen moet worden geplaatst voordat de voorgaande deelnemer de baan heeft verlaten. De beginvlagger is te allen tijde verantwoordelijk voor het plaatsen van de sleepwagen.
7. Het is voor iedereen die zich tijdens de wedstrijd binnen de publieksafzetting bevindt verboden te roken, of alcoholische dranken of andere stimulerende middelen te nuttigen.
8. De deelnemer dient op verzoek van een functionaris van de Technische, veiligheids- en Milieucommissie alle medewerking te verlenen ten einde controle van onderdelen van zijn truck mogelijk te maken. Bij weigering van enige controle door een Technische, veiligheids- en Milieucommissie-functionaris volgt diskwalificatie.

C. De trekpoging

1. De startvolgorde wordt door loting vastgesteld.
2. De eerste deelnemer op de startlijst maakt een proeftrek.
3. Na maximaal drie trekpogingen wordt de definitieve afstelling van de sleepwagen bepaald.
4. De deelnemers die hun trekpoging met een andere dan de definitieve afstelling van de sleepwagen hebben gemaakt, moeten deze na zes deelnemers overtrekken. Deelnemers die hun trekpoging met een zwaardere dan de definitieve afstelling van de sleepwagen hebben gemaakt hoeven deze niet over te trekken.
5. De eerste deelnemer die met de juiste afstelling van de sleepwagen een trekpoging maakt, moet voordat de volgende deelnemer aan zijn trekpoging begint beslissen of hij al dan niet zijn poging na zes deelnemers wil overdoen. Als de deelnemer beslist dat hij zijn trekpoging over wil doen, vervalt het resultaat van de eerste trekpoging.
6. Wanneer een deelnemer tijdens een proeftrek buiten de baan raakt, wordt hij niet gediskwalificeerd. De afstand wordt niet gemeten en wordt niet in de rangschikking verwerkt.
7. Iedere deelnemer dient binnen twee minuten nadat de sleepwagen in startpositie is geplaatst en de beginvlagger een teken heeft gegeven met zijn trekpoging te zijn begonnen.
8. Indien de beginvlagger binnen twee minuten, genoemd in punt 7, door de deelnemer wordt gewaarschuwd dat hij problemen heeft, kan hij deze deelnemer zes plaatsen laten opschuiven. De laatste deelnemer heeft dan zes minuten tijd om alsnog zijn trekpoging aan te vangen. Dit mag per deelnemer per klasse slechts eenmaal gebeuren.
9. Elk voertuig moet met een strak getrokken ketting aan zijn trekpoging beginnen. Rukken is niet toegestaan, ook niet tijdens de trekpoging.
10. Een deelnemer mag pas dan aan zijn trekpoging beginnen als de begin- en eindvlagger de groene vlag geven.
11. Als een deelnemer uit vrije wil de sleepwagen tot stilstand brengt door middel van het loslaten van de gashendel of het gaspedaal voordat hij de twintig-meterlijn is gepasseerd en zonder dat de rode vlag is gegeven, dan mag deze deelnemer, ook wanneer de sleepwagen de twintig-meterlijn is gepasseerd, de trekpoging éénmaal overdoen. Hiermee vervalt het resultaat van de eerste poging.
12. Na de vrijwillige stop mag er niets aan het voertuig worden gewijzigd en de baan wordt niet opnieuw bewerkt.



13. Als de deelnemer binnen de twintig meter wordt afgevlagd, is de trekpoging ten einde.
14. Een deelnemer mag zes plaatsen op de startlijst opschuiven als er tijdens de eerste trekpoging materiaalbreuk optreedt voor de sleepwagen de twintig-meterlijn is gepasseerd. Hiermee vervalt het resultaat van de eerste poging.
15. Als tijdens een trekpoging de noodstop van een voertuig in werking treedt, waarbij het bundelbandje is gebroken en de noodstopconstructie aan de eisen voldoet, dan mag de deelnemer de trekpoging direct overdoen of zes plaatsen op de startlijst opschuiven om een nieuwe trekpoging te maken. De laatste deelnemer krijgt hiervoor zes minuten de tijd. Hiermee vervalt het resultaat van de eerste poging.
16. Als de wedstrijdmaschine tijdens een trekpoging buiten de baan raakt, wordt de deelnemer afgevlagd. De trekpoging wordt hierdoor ongeldig. Als na afloop van een trekpoging blijkt dat het voertuig buiten de baan is geweest zonder dat de rode vlag is gegeven, dan wordt de trekpoging alsnog ongeldig verklaard. *Noot:* het aanraken of overschrijden van de kalklijn wordt aangemerkt als zijnde buiten de baan.
17. Wanneer er door een defect niet meer met de afstandsmeter kan worden gemeten, zal dit vervolgens met de hand gebeuren, waarbij van tevoren een merkteken op de sleepvoet wordt gezet. Alle eerder correct met de apparatuur gemeten afstanden blijven geldig.
18. Indien een voertuig op reglementaire wijze aan de sleepwagen is gekoppeld en er door onvoorziene omstandigheden breuk aan het voertuig optreedt, zal de gemaakte trekpoging worden gemeten. Dit geldt niet in geval van verlies van ballast of veiligheidsvoorzieningen.
19. Elke poging waarbij het voertuig aankoppelt aan de sleepwagen en een meetbare afstand trekt, zal worden beschouwd als een trekpoging.
20. Alle wedstrijdachines dienen op eigen kracht voor de sleepwagen te komen en na de trekpoging de baan op eigen kracht te verlaten, behalve als er sprake is van materiaalbreuk.
21. Het terugrijden naar de pits en het rijden in de pits met gebruikmaking van een hulpmotor (zie paragraaf A, punt 3) dient stapvoets te geschieden.
22. Een sleepstart is niet toegestaan.
23. Overmatig verlies van vloeistof tijdens de trekpoging onder de groene vlag is een reden voor diskwalificatie, behalve wanneer dit het gevolg is van breuk. Overmatig verlies van vloeistof is als volgt gedefinieerd: een constante stroom vloeistof op de baan of een plas met een doorsnede van meer dan 200 mm.
24. Wanneer de eerste vijf deelnemers uit een klasse een full pull maken, kan de wedstrijdjury gebruik maken van het recht om de gehele klasse opnieuw te starten met een aangepaste sleepwagenafstelling, waarbij de oorspronkelijke startvolgorde wordt gehanteerd.
25. Wanneer een deelnemer in de pull-off binnen de twintig meter stopt, mag hij de trekpoging overdoen, daarna niet meer.
26. In een pull-off moet de sleepwagen opnieuw worden afgesteld wanneer de eerste deelnemer de 38 meter niet haalt (op Euro Cup en EK 60 meter, op indoorwedstrijden 50% van de baanlengte met een maximum van 35 meter), onder voorwaarde dat het voertuig normaal functioneert. De wedstrijdjury heeft de mogelijkheid van een herafstelling.
27. Wanneer in de pull-off de eerste deelnemer een full pull maakt, dient de gehele klasse afgewerkt te worden met dezelfde afstelling van de sleepwagen, behalve wanneer de sleepwagenbemanning een fout heeft gemaakt met de afstelling van de sleepwagen.
28. De startvolgorde in een pull-off is de volgorde waarin de deelnemers hun full pulls hebben gemaakt. Er kan geen gebruik worden gemaakt van de regel om zes plaatsen op te schuiven.



29. Een klasse kan opnieuw worden gestart wanneer door onvoorziene omstandigheden de baan zoveel is veranderd, dat er van een rechtvaardige competitie geen sprake meer is. De oorspronkelijke startvolgorde wordt dan weer gehanteerd.
30. De wedstrijdjury heeft de mogelijkheid om tijdens de pull-off gebruik te maken van een 'floating finish line' met een maximum van 10 meter en alleen bij voldoende uitloopmogelijkheden aan het eind van de baan (totale uitloop minimaal 40 meter). De deelnemer in de pull-off dient vooraf geïnformeerd te worden over de veranderde situatie. Tevens dienen de lijnen die de baanbreedte aangeven te worden verlengd en dient de 110-meterlijn te worden aangegeven.
31. Wanneer een pull-off niet op dezelfde dag, met een andere sleepwagen of op een andere baan wordt verreden, maakt de eerste deelnemer een proeftrek. Als hij besluit zijn poging over te doen, schuift hij zes posities op.
32. Bij het niet goed functioneren van een functionaris en/of VTN-materiaal (of materiaal waarin bemiddeld is door de VTN) zal de deelnemer de keus krijgen om nadat de fout is hersteld direct met zijn trekpoging aan te vangen met gebruik van de daarvoor geldende twee minuten of hij heeft de kans om zes plaatsen op te schuiven. De laatste deelnemer krijgt hiervoor zes minuten.
33. Een truck in de (super)sportklassen mag zes (6) plaatsen op de startlijst opschuiven als bij het aankoppelen voor de eerste trekpoging er geen signaal op de toerenmeter is. Als de truck opnieuw voor de sleepwagen verschijnt en er is nog steeds geen signaal, dan mag er geen trekpoging gemaakt worden.

D. Afgelasten en staken van een wedstrijd

1. Onder afgelasten wordt verstaan het besluit om een wedstrijd niet door te laten gaan voordat de wedstrijd is aangevangen.
2. Een wedstrijd kan worden afgelast vanwege slechte weersomstandigheden, slechte terreinomstandigheden, maatregelen van overheidswege of overmacht. Een VTN bestuur afvaardiging zal samen met de organisator de omstandigheden beoordelen en beslissen over afgelasting. Dit besluit is bindend.
3. Als een wedstrijd wordt afgelast wordt er geen enkele vergoeding uitgekeerd.
4. Onder staken wordt verstaan het noodgedwongen stopleggen van een wedstrijd als deze is aangevangen en niet meer kan worden afgemaakt.
5. Een wedstrijd kan worden gestaakt vanwege slechte weersomstandigheden, slechte terreinomstandigheden, maatregelen van overheidswege, onveilige situaties of overmacht. De wedstrijdjury zal de omstandigheden beoordelen en beslissen tot staken. Dit besluit is bindend.
6. Bij staken van een wedstrijd krijgen alle aanwezige deelnemers die nog geen prijzengeld hebben verdiend eenmaal het laagste prijzengeldbedrag voor hun klasse uitbetaald.
7. Bij staken van een wedstrijd worden aan de volledig afgewerkte klassen wedstrijdpunten toegekend en prijzengeld uitgekeerd.
8. Als in de klasse die op het moment van staken wordt verreden twee derde van het aantal deelnemers een trekpoging heeft ondernomen, wordt er prijzengeld uitgekeerd, evenredig verdeeld onder de aanwezige deelnemers in die klasse.
9. De klassen die na staken van een wedstrijd niet meer worden verreden, komen niet in aanmerking voor wedstrijdpunten en prijzengeld.

E. Bevoegdheden van de wedstrijdjury

1. De leiding van de wedstrijd is in handen van de wedstrijdjury, die bestaat uit de volgende personen: de wedstrijdleider, de beginvlagger en de eindvlagger.
2. De wedstrijdjury heeft de bevoegdheid tot het nemen van beslissingen op de wedstrijd. Deze zijn voor alle betrokken partijen op dat moment bindend. Een deelnemer heeft het recht een protest hiertegen in te dienen zoals omschreven onder F.: protesten.



3. De wedstrijdjury heeft de bevoegdheid tot het stilzetten van een voertuig en kan op elke moment een voertuig aanwijzen voor een nadere controle aan de hand van het technisch reglement, uit te voeren door de Technische, Veiligheids- en Milieucommissie.
4. De wedstrijdjury kan een time-out inlassen om een beslissing te nemen. Tijdens deze time-out ligt de wedstrijd geheel stil.
5. De wedstrijdleader kan in overleg met de wedstrijdjury een deelnemer een gele of rode kaart geven. De gele kaart heeft bij de eerste keer geen directe gevolgen. Bij een tweede gele kaart op dezelfde wedstrijd in dezelfde klasse volgt automatisch een rode kaart voor dezelfde klasse. Bij een vierde gele kaart gedurende het seizoen volgt automatisch een rode kaart. Een rode kaart betekent een startverbod voor de volgende wedstrijd. (Het buitenseizoen en indoor seizoen zijn gescheiden. Aan het einde van het seizoen vervallen alle gele en rode kaarten.)
6. De wedstrijdjury kan tijdens een wedstrijd afwijken van de regels zoals die zijn beschreven in dit reglementenboek, doch niet met betrekking tot diskwalificatie.

F. Protesten en diskwalificatie

1. Een deelnemer kan schriftelijk een protest indienen tegen een deelnemer uit zijn klasse als hij meent dat diens voertuig niet aan de reglementen voldoet, of tegen een beslissing van de wedstrijdjury. Formulieren hiervoor zijn verkrijgbaar bij de wedstrijdleader. Het protest dient vergezeld te gaan van een deposito van € 200,-. Een protest tegen een deelnemer aangaande de motorinhoud dient vergezeld te gaan van een deposito van €400,-. Wordt een protest toegewezen, dan ontvangt de indiener van het protest dit bedrag terug. In alle andere gevallen wordt het bedrag in de kas van de VTN gestort. Een uitzondering geldt voor het demonteren van de cilinderkop ten behoeve van het meten van de motorinhoud. Indien na meting blijkt dat de inhoud reglementair is, vervalt het bedrag aan de deelnemer van wiens truck de cilinderkop is gedemonteerd.
2. Protesten tegen een andere deelnemer worden behandeld door de wedstrijdjury voordat de klasse is afgerond (met uitzondering van protesten aangaande motorinhoud of aangaande legaliteit van trucks). Bij toewijzing van het protest neemt de wedstrijdjury maatregelen tegen de desbetreffende deelnemer overeenkomstig haar bevoegdheden.
3. Tegen een maatregel die de wedstrijdjury op een wedstrijd naar aanleiding van een protest neemt, kan niet opnieuw een protest worden ingediend met het verzoek de maatregel ongedaan te maken op de desbetreffende wedstrijd.
4. Een protest ingediend tegen de beslissing van de wedstrijdjury wordt niet op de dag van de wedstrijd behandeld. De beslissing is bindend voor die wedstrijd. Naar aanleiding van zo'n protest wordt een geschillencommissie benoemd die binnen tien dagen na de wedstrijd een zitting belegt waarop het protest wordt behandeld. Tijdens deze zitting wordt zowel de deelnemer als de wedstrijdjury inzake het protest gehoord. Dit geldt niet voor de S-divisie. In de S-divisie kan geen protest tegen de beslissing van de wedstrijdjury ingediend worden.
5. Een deelnemer kan door de wedstrijdjury worden uitgesloten van deelname aan een wedstrijd om een van de volgende redenen:
 - het voertuig is niet of niet op de juiste wijze verzekerd;
 - de verzekeringspremie is op de eerste wedstrijddag niet voldaan;
 - er is niet voldaan aan het betalen van de afmeldingsboete;
 - het voertuig voldoet niet aan de in het reglement gestelde eisen;
 - er is gebruik gemaakt van niet toegestane brandstof. Protesten hiertegen moeten worden ingediend voordat het desbetreffende voertuig de baan heeft verlaten. Indien uit een test blijkt dat er gebruik is gemaakt van niet toegestane brandstof en/of toevoegingen, zullen de kosten die gemaakt zijn voor het laten testen van de monsters verhaalt gaan worden op het (de) desbetreffende team(s).



Bij een eventuele tweede constatering van hetzelfde feit in hetzelfde wedstrijdjaar, zal diskwalificatie volgen voor een (1) jaar en tien(10) dagen met de intrekking van alle behaalde punten van dat jaar;

- er is tegen de deelnemer een protest ingediend en toegewezen;
 - onsportief gedrag, bedreiging of intimidatie, door de hem, teamleden en/of aanhang (fans) van het team jegens een andere deelnemer, functionaris of toeschouwer. Onder onsportief gedrag wordt tevens verstaan het bewust vertragen van de wedstrijd. De gediskwalificeerde deelnemer zal alle reeds verworven plaatsingen, start- en prijzengelden, punten en trofeeën van dat evenement verliezen. De wedstrijdjury kan in, indien zij dit nodig acht, het bestuur adviseren een zwaardere sanctie op te leggen. Het bestuur zal dan de noodzaak en/of zwaarte van de sanctie vaststellen;
 - de deelnemer onder invloed is van alcohol of geestverruimende middelen;
 - overmatige productie van uitlaatgassen tijdens indoorwedstrijden.
6. Een trekpoging kan om een van de volgende redenen ongeldig worden verklaard:
- verlies van ballastgewichten onder de groene vlag;
 - verlies of het niet goed functioneren van veiligheidsonderdelen onder de groene vlag;
 - overmatig verlies van vloeistof door een voertuig onder de groene vlag (uitgezonderd materiaalbreuk). Overmatig verlies van vloeistof wordt gedefinieerd als een constante stroom vloeistof op de baan, of een plas met een doorsnede groter dan 200 mm;
 - het op onveilige wijze besturen van een voertuig;
 - het negeren van de rode vlag;
 - het niet tijdig aan de start verschijnen met een voertuig;
 - het buiten de baan raken van het wedstrijdvoertuig;
 - het overtreden van enig voorschrift;
 - overmatige lekkage en/of breken van de uitlaatverlenging van een dieselveertuig tijdens een indoorwedstrijd, tenzij dit wordt veroorzaakt door de rookcollector sleepwagen.

G. Milieu

1. Bij opzettelijk morsen of achterlaten van olieresten en/of filters op het wedstrijdterrein volgt bij de eerste keer een boete van € 150,- bij een tweede keer een boete van € 250,- ; bij een derde maal zal het bestuur door de Technische, Veiligheids- en Milieucommissie worden geadviseerd de desbetreffende deelnemer te schorsen voor een periode van één jaar en tien dagen. Voor bovenstaande regel wordt gerekend over een periode van een seizoen.
2. Carterventilatie, overloop en ander afvoerslangen dienen aangesloten te worden op een tankje, zodat er geen vloeistof van welke aard dan ook op de baan kan lekken.
3. Het is verplicht voor alle tractoren, op alle wedstrijden, om een stuk olie- en brandstofbestendig zeil of plastic onder de truck te hebben liggen op de parkeerplaats in het rennerskwartier. Het zeil of plastic moet van dusdanige afmetingen zijn dat er geen vervuiling van de bodem kan optreden. Het gebruik van stalen bakken is ook toegestaan. Na de wedstrijd moet het plastic of zeil met de vervuilde zijde naar binnen worden opgevouwen, zodat er geen vervuiling van de bodem plaatsvindt. In de S-divisie geldt deze regel alleen voor trucks die lekken.
4. De Technische, Veiligheids- en Milieucommissie heeft de bevoegdheid om een deelnemer te beoordelen op de uitlaatgassen. Deze beoordeling zal worden meegedeeld aan de wedstrijdjury, die de deelnemer kan uitsluiten van verdere deelname aan de wedstrijd.
5. Deelnemers kunnen aansprakelijk gesteld worden voor veroorzaakte schade op milieugebied.

In gevallen waarin dit wedstrijdreglement niet voorziet, wordt gebruik gemaakt van de van toepassing zijnde reglementen elders in dit reglementenboek of het NTTO reglementenboek.



HOOFDSTUK 4 PUNTENSYSTEEM

A. Algemeen

De truck dient te zijn aangehaakt voordat men recht heeft op startgeld.

B. Puntensysteem

1. In de strijd om de Nederlandse kampioenschappen worden op elke wedstrijd die meetelt voor de Nederlandse competitie punten aan de deelnemers toegekend. Wedstrijdpunten kunnen alleen worden behaald wanneer de sleepwagen over een meetbare afstand is verplaatst.
2. De puntenscore voor alle klassen per competitiewedstrijd is als volgt:

eerste plaats	50 punten	twaalfde plaats	30 punten
tweede plaats	45 punten	dertiende plaats	29 punten
derde plaats	42 punten	veertiende plaats	28 punten
vierde plaats	40 punten	vijftiende plaats	27 punten
vijfde plaats	38 punten	zestiende plaats	26 punten
zesde plaats	36 punten	zeventiende plaats	25 punten
zevende plaats	35 punten	achttiende plaats	24 punten
achtste plaats	34 punten	negentiende plaats	23 punten
negende plaats	33 punten	twintigste plaats	22 punten
tiende plaats	32 punten	eenentwintigste plaats	21 punten
elfde plaats	31 punten	tweeëntwintigste plaats en lager	20 punten
3. Als blijkt dat meerdere deelnemers met een gelijke eindstand in de puntentelling eindigen, dan zal het aantal eerste plaatsen behaald gedurende het seizoen bepalend zijn voor de eindstand. Als ook hierin gelijk wordt geëindigd, dan zal worden gekeken naar het aantal tweede plaatsen, derde plaatsen, en zo verder. Als ook hierin gelijk wordt geëindigd, dan geldt de uitslag van de laatst verreden wedstrijd.
4. Deelnemers die voor de sleepwagen verschijnen en de sleepwagen over een meetbare afstand verplaatsen, krijgen automatisch 20 aanhaakpunten toegekend.
5. Indien er op een wedstrijd een gelijke uitslag is worden de punten gelijk verdeeld onder die deelnemers die het betreft.
6. Indien er tijdens een wedstrijd die meetelt voor de Nederlandse competitie een deelnemer meedoet die niet deelneemt aan de Nederlandse competitie dan worden de punten voor de Nederlandse competitie verdeeld alsof deze deelnemer niet meedoet.



HOOFDSTUK 5 SLEEPWAGENS

Dit sleepwagenreglement is van toepassing op sleepwagens die gebruikt worden voor truckpullwedstrijden en -demonstraties voor de klassementen van VTN.

A. Definities

1. **Sleepwagen** = een wagen met de eigenschap dat deze een gedeelte van het eigen en ballastgewicht kan verplaatsen van een contactvlak met de grond met een lage wrijvingsweerstand (wielen) naar een contactvlak met de grond met een hoge wrijvingsweerstand (sleepvoet), dit in een bepaalde verhouding met de afgelegde weg van de wagen.
2. **Gewichtenbak** = bak van de sleepwagen die voorzien kan worden van gewichten.
3. **Sleepvoet** = het contactvlak van de sleepwagen met de baan m.u.v. de wielen.
4. **Aandrijflijn** = mechanische verbindingen tussen motor en aandrijfassen en aandrijfassen onderling.
5. **Noodrem** = voorziening op de sleepwagen om in noodsituaties de sleepwagen tot stilstand te brengen.
6. **Noodstop** = voorziening op de sleepwagen om de motor van het trekkend voertuig uit te schakelen.

B. De sleepwagen

1. De sleepwagen dient te beschikken over twee achterassen met wielen waarvoor geldt dat:
 - a. De voorste as het verplaatsbaar gewicht aandrijft of aanstuurt en altijd zodanig in contact blijft met de baan dat deze niet kan slippen.
 - b. De assen zodanig geremd zijn dat deze kunnen blokkeren als de sleepwagen met maximaal gewicht geladen is.
 - c. De wielen een minimale breedte van 400 mm en minimale radius van 400 mm hebben.
 - d. Bij sleepwagens met een leeg gewicht van minder dan 5 ton kan volstaan worden met één achteras.
2. De sleepwagen dient te beschikken over een sleepvoet waarvoor geldt dat:
 - a. Deze degelijk van constructie is en niet kan buigen bij maximale druk op de sleepvoet.
 - b. Aan de voorkant 2.250 tot 2.550 mm breed is en een lengte heeft van minimaal 3.800 mm.
 - c. De druk van de voet op de grond zo instelbaar is dat een goede start mogelijk is.
 - d. De constructie zodanig is dat de sleepwagen tijdens de run goed volgt.
 - e. De bevestigingsconstructie aan het rijstel voldoende sterk is en jaarlijks geïnspecteerd wordt en indien nodig vervangen.
 - f. Deze een degelijke voorkant heeft met een hoogte van 900 mm haaks op de voet en onder dusdanig schuin of afgerond is zodat de grond er goed onderdoor gaat (radius of schuine kant tussen 100 en 300 mm).
 - g. De voorkant in het midden een opening heeft voor het kunnen aankoppelen van het trekkend voertuig, maximaal 800 mm breed en minimaal 550 mm vanaf de onderkant.
 - h. Deze vooraan voorzien is van (rubberen) zijflappen, ca. 45° naar voren gericht.
 - i. Deze aan de onderkant voorzien mag zijn van een profiel (strip of pennen), maar géén profiel hoger dan 15 mm binnen 1.500 mm vanaf de voorkant. Het profiel mag



- vast zijn of tijdens de run de grond ingedrukt worden mits gekoppeld aan de afgelegde afstand.
- j. Deze bij de start aan de achterzijde opgelicht kan worden en vlak neergelaten wordt tijdens de run. De constructie hiervan moet zodanig zijn dat de voet altijd neergelaten wordt of kan worden als het ballastgewicht van de sleepwagen niet meer op de geremde wielen van de sleepwagen draagt.
 - k. Deze voorzien mag zijn van een push-down systeem, mits dit zo geconstrueerd is dat altijd de voorkant van de sleepvoet aan de grond blijft. Bij het inschakelen van de push-down mag het trekpunt voor niet omhoog gaan.
3. De sleepwagen dient te zijn voorzien van een trekketting waarvoor geldt dat:
- a. Deze op een hoogte van maximaal 50 mm boven de onderzijde vooraan de sleepvoet is bevestigd.
 - b. De lengte gemeten vanaf hart bevestigingspen aan de sleepvoet tot aan binnenkant haak (aanhaakpunt) voor trucks ligt tussen 2.350 en 2.500 mm (bij tractoren tussen 1.150 en 1.190 mm).
 - c. De maat van de hoofdketting en verbinders minimaal 19 mm, grade 8 is.
 - d. Deze voorzien is van twee stuurkettingen waarvan de maat minimaal 16 mm, grade 8 is en bevestigd zijn aan de hoofdketting op een afstand tussen 340 en 370 mm vanaf de bevestigingspen. Zij mogen niet te strak of te los zitten.
 - e. Er niet aan gelast of geboord is (geldt voor ketting, verbinders en de haak).
4. Voor de aandrijflijn van de sleepwagen geldt dat:
- a. Deze volledig, inclusief koppelingen, aandrijfassen e.d., sterk genoeg moet zijn voor het over te brengen koppel.
 - b. Er geen vrijloop koppelingen gebruikt worden.
 - c. Deze voorzien moet zijn van een rem die in staat is de aandrijflijn te stoppen bij maximaal geladen gewicht en maximale snelheid.
5. Voor de gewichtenbak van de sleepwagen geldt dat:
- a. De sleepwagen voldoende sterk geconstrueerd is om de gewichtenbak volgeladen te kunnen dragen.
 - b. Het mechanisme wat de gewichtenbak verplaatst voldoende sterk moet zijn. Bij een getrokken gewichtenbak zwaarder dan 4 ton dient gebruik te worden gemaakt van 2 kettingen van 1" of 1 ketting van 1 ¾ ". Bij een getrokken gewichtenbak tot 4 ton volstaat 1 ketting van 1 ¼ ".
 - c. Deze voldoende sterk bevestigd moet zijn aan de sleepwagen en aan het mechanisme wat de bak verplaatst.
 - d. De geleidingswielen moeten ingesloten zijn ten opzichte van de geleiding.
 - e. Deze zelf zo geremd kan worden dat een volle gewichtenbak zich ten opzichte van het chassis niet voorwaarts kan bewegen.
 - f. De gewichten in de gewichtenbak of elders op de sleepwagen deugdelijk bevestigd moeten worden zodat ze nooit kunnen verschuiven of er af kunnen vallen.
 - g. De sleepwagen zo geconstrueerd moet zijn dat een volgeladen gewichtenbak nooit van de sleepwagen af kan komen.
6. De sleepwagen moet zijn voorzien zijn van een noodrem waarvoor geldt dat:
- a. Die bediend wordt door de sleepwagenmachinist buiten de normale bediening om.
 - b. Alle mogelijke systemen van de sleepwagen in werking treden om een run zo snel mogelijk te stoppen, waartoe behoren de wielrem, rem op aandrijflijn, rem gewichtenbak, laten vallen sleepvoet, activeren van push-down.
 - c. Bij inschakeling van de noodrem dit buiten de sleepwagen optisch zichtbaar is middels een oranje of rode zwaailamp.

7. De sleepwagen moet zijn voorzien van een noodstopinstallatie waarvoor geldt dat:
 - a. Deze onder alle omstandigheden geactiveerd kan worden door de sleepwagenmachinist vanuit de sleepwagenbediening.
 - b. Deze aan het trekkend voertuig wordt verbonden met een noodstopkabel die:
 1. Bestaat uit een plastic beklede staalkabel van minimaal 3,2 mm en is voorzien van een aanhaakclip van minimaal 5 mm welke is bevestigd met minimaal 2 kabelklemmen.
 2. Degelijk verbonden is aan de noodstopinstallatie van de sleepwagen en die te alle tijden functioneert.
 3. Minimaal 150 mm voorbij de haak kan komen indien het trekkend voertuig aangehaakt is en waarvan de lengte aangepast kan worden om te grote speling te beperken.
 4. Vanaf de sleepvoet aangehaakt kan worden aan de noodstopbediening van het trekkend voertuig.
 5. Bij activering van de noodstop naar achteren wordt getrokken tot aan de voorkant van de sleepvoet.
 6. Niet direct handmatig door de sleepwagenmachinist bedient kan worden.
 - c. Bij activering de noodstopkabel in staat moet zijn om met minimaal 25 kg te trekken.
 - d. Bij activering de noodstopkabel in staat moet zijn om minimaal 7 beveiligingsbandjes van 2,5 mm stuk te trekken.
 - e. Bij activering de noodstopkabel voldoende naar achter kan trekken om de noodstop van het trekkend voertuig te activeren.
8. Voor de bedieningsplaats van de sleepwagen geldt dat:
 - a. Deze zich achter bovenop de sleepwagen bevindt.
 - b. Deze is voorzien van een degelijke zitplaats met veiligheidsgordel, waarvan het gebruik verplicht is bij sport- en truckklassen.
 - c. De bediening van de sleepwagen vanuit de zitplaats goed bereikbaar is.
 - d. Duidelijk zichtbaar is dat de sleepwagen tijdens de run goed functioneert of er in elk geval een signalering is als dat niet het geval is, zodat er tijdig ingegrepen kan worden.
 - e. Deze aan de voorzijde afgeschermd is door een doorzichtig windscherm.
9. De sleepwagen moet zijn voorzien van signaleringslampen waarvoor geldt dat:
 - a. Deze zijn van het type zwaailamp, knipperlamp of flitslamp met een doorsnede van minimaal 100 mm of vergelijkbaar.
 - b. Deze duidelijk zichtbaar zijn voor de baanfunctionarissen.
 - c. De rode lamp brandt in de situaties dat:
 1. De rijmotor verbonden is met de aandrijflijn.
 2. De sleepwagen niet klaar is voor een run.
 3. Er iets mis is met de sleepwagen.
 4. De groene lamp uit is.
 - d. De groene lamp brandt in de situaties dat:
 1. De sleepwagen en de sleepwagenmachinist klaar zijn voor een run.
 2. De sleepwagen correct functioneert tijdens de run.
 3. De rode lamp uit is.
 - e. De oranje (of rode) lamp brandt in de situaties dat:
 1. Er een noodrem gemaakt wordt met de sleepwagen.
10. De sleepwagen moet zijn voorzien van een terugtrek mogelijkheid voor wanneer de sleepwagen niet op eigen kracht terug kan rijden.



11. De sleepwagen dient te zijn voorzien van een afstandsmeting die de afgelegde weg van de run meet. Indien de sleepwagen zelf niet voorziet in een afstandsmeting dient de afstand bepaald te worden door lasermeting.
12. De sleepwagen dient te zijn voorzien van een toerentalmeter geschikt om aan te sluiten aan de sensor van het trekkend voertuig.
13. De sleepwagen dient te zijn uitgerust met de volgende reddingsmiddelen:
 - a. Twee gekeurde brandblussers van ten minste 3 kg, aan beide zijde op een deugdelijke wijze bevestigd op een goed bereikbare plaats.
 - b. Een lifehammer.
14. Sleepwagenbediening:
 - a. Een sleepwagenmachinist is minimaal 18 jaar en heeft voldoende ervaring.
 - b. Het is de sleepwagenbemanning ten strengste verboden om alcoholische dranken of andere stimulerende middelen te nuttigen of daarvan onder invloed te zijn voor of tijdens de wedstrijd.

C. Onderhoud, keuring en toelating

1. De sleepwagen dient in een goede staat van onderhoud te verkeren.
2. De sleepwagen dient jaarlijks te worden geïnspecteerd. Van deze inspectie dienen de bevindingen vastgelegd te worden op een inspectieformulier welke ondertekend wordt door zowel de keurmeester als de eigenaar/beheerder. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van het inspectieformulier sleepwagens VTN. Het ingevulde en ondertekende inspectieformulier dient overlegd te worden aan de TVM-commissie.
3. De eigenaar/beheerder van de sleepwagen dient schriftelijk te verklaren dat de betreffende sleepwagen voldoet aan de voorschriften van dit reglement en dat zij de veiligheid en werking van de sleepwagen garandeert. Deze schriftelijke verklaring is vereist voor VTN toelating van de sleepwagen en dient te worden overlegd aan de TVM-commissie.
4. De sleepwagen dient de te verrijden klassen op een goede manier stil te kunnen zetten. Dit ter vaststelling door de TVM-commissie aan de hand van testruns of reeds opgedane praktijkervaring. De TVM-commissie stelt vast voor welke klassen en op welke soort baan de betreffende sleepwagen is toegelaten.