

REGLEMENTEN 2026



**Vereniging
Truckpulling
Nederland**

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, 26 maart 2026



Inhoud

INLEIDING	2
Veiligheid	2
Waarschuwing	2
Opmerkingen	2
HOOFDSTUK 1	5
ALGEMENE REGELS	5
A. Deelname	5
B. Voertuigregistratie	6
C. Inschrijvingsprocedure	6
D. Gewichtsklassen, wegen en meting trekhaakhoogte	6
HOOFDSTUK 2	8
S-DIVISIE TRUCKS	8
A. Klassen	8
B. Algemene regels truckklassen	8
C. Veiligheidsregels	13
D. Banden	23
E. Steigerbegrenzers	23
F. Trekhaak	24
G. Afsleepoog	26
H. Gewichten/ballast/achterzijde	27
I. Reclame	27
J. Uitlaatverlenging voor indoorwedstrijden	27
HOOFDSTUK 3	29
WEDSTRIJDREGLEMENT	29
A. Algemeen	29
B. Baan en (baan)functionarissen	29
C. De trekpoging	30
D. Afgelasten en staken van een wedstrijd	33
E. Bevoegdheden van de wedstrijdjury	33
F. Protesten en diskwalificatie	33
G. Milieu	35
HOOFDSTUK 4	36
PUNTENSYSTEEM	36
A. Algemeen	36
B. Puntensysteem	36



HOOFDSTUK 5	37
SLEEPWAGENS.....	37
A. Definities	37
B. De sleepwagen	37
C. Onderhoud, keuring en toelating	40



HOOFDSTUK 1

ALGEMENE REGELS

A. Deelname

1. De deelnemer moet dit reglement ter kennis nemen en dient van het reglement goed op de hoogte te zijn.
2. 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.
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, EPS 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. De deelnemer is geheel zelf verantwoordelijk voor zijn/haar materieel en neemt volledig voor eigen rekening en risico deel aan een VTN-evenement.
6. De truck dient WAM verzekerd te zijn, ook geldig voor deelname aan wedstrijden. Elke wedstrijdtruck moet door bemiddeling van VTN verzekerd zijn. Uitsluitend het VTN bestuur kan 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.
7. Bestuurders dienen ten minste 16 jaar oud te zijn en in het bezit van ten minste een geldig T en/of B-rijbewijs. Bestuurders met een lopende ontzegging uit de rijbevoegdheid mogen niet deelnemen.
8. Het is alleen de bestuurder en 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 het vorige lid. De bijrijder moet ten minste 16 jaar oud zijn.
9. Het rijden op het gehele wedstrijdterrein dient stapvoets te geschieden. Bij overtreding volgt uitsluiting van deelname.
10. Elk ander voertuig dat zich op het wedstrijdterrein bevindt, uitgezonderd bovenstaande wedstrijdtruck, moet aan de Nederlandse wet voldoen.
11. De deelnemer en de eventuele bijrijder nemen 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.
6. 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.

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.
3. 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.
4. Op elke wedstrijd worden de vooraf vermelde klassen verreden, maar de volgorde kan worden gewijzigd.
5. Er mag geen vermenging van klassen plaatsvinden.
6. Wanneer een deelnemer zich op de wedstrijddag voor de klasse heeft afgemeld, kan hij daarin die dag niet meer deelnemen.
7. 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	Min.hoogte	Max. hoogte	Max. lengte
Trucks, 4x2 standaard 8.500 kg	1170 mm.	1250 mm.	
Trucks, 6x2 standaard 8.500 kg	1170 mm.	1250 mm.	
Trucks, 4x2 standaard XL 8.500 kg	1170 mm.	1250 mm.	
Trucks, 4x2 supersport 5.000 kg	1000 mm.	1250 mm.	
Trucks, 4x2 sport 8.500 kg	1170 mm.	1250 mm.	
Trucks, 4x2 supersport 8.000 kg	1000 mm.	1100 mm.	1250 mm.



2. Op iedere wedstrijd zal de Technische, Veiligheids- en Milieucommissie bepalen waar zij de voertuigen zal inspecteren, wegen of nameten. Het gebruik van een ijk-truck is mogelijk.
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.



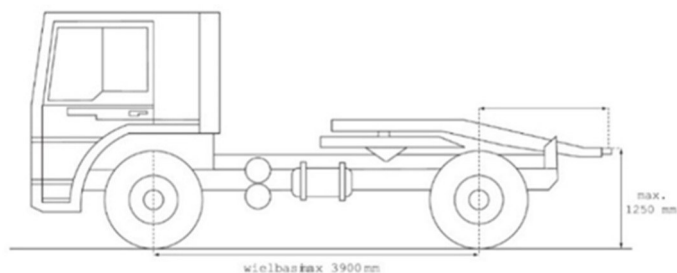
HOOFDSTUK 2 S-DIVISIE TRUCKS

A. Klassen

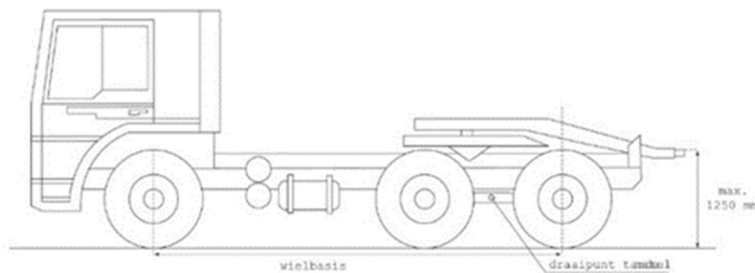
1. De S-Trucks zijn verdeeld in drie categorieën:
 - a. Standaardklasse
 - b. Standaard XL klasse
 - c. Sportklasse
 - d. Supersportklasse

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, dan wel merkeigen te zijn. Onder 'merkeigen' wordt in dit verband verstaan; een cabine, chassis of motor die door de truckfabrikant is toegepast in een door haar geleverde wegtransport truck (geen speciaalbouw).
 - b. Maximale motorinhoud diesel 8.000 kg en 8.500 kg: 18,5 liter. Maximale motorinhoud diesel 5.000 kg: 7,0 liter.
Maximale motorinhoud methanol 8.000 kg: 13,0 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 8.500 kg.



Figuur 1a: afmetingen S-divisie trucks (4x2)



Figuur 1b: afmetingen S-divisie trucks (6x2)

3. Voor de standaard XL klasse 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 NTTD bestuur of het VTN bestuur.
 - b. De truck moet een 4x2 configuratie zijn.
 - c. Maximum gewicht 8.500 kg.
 - d. De verbrandingsmotor, maximaal één (1), inclusief cilinderkop en kleppendecksel, moet uiterlijk origineel zijn, aan de originele afmetingen voldoen en op de originele plaats zijn bevestigd. De motor moet door de truckfabrikant fabrieksmatig worden toegepast in een Europese wegtransporttruck (geen speciaalbouw).
 - e. Terug-literen is niet toegestaan.
 - f. Het ombouwen van viertakt naar tweetakt is niet toegestaan.
 - g. De motor heeft maximaal vier (4) kleppen per cilinder. Er mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van een cilinderkop die fabrieksmatig geleverd dient te zijn op het onderblok, waarbij de lengte, breedte en hoogte aan de originele maten moeten voldoen en het originele kleppendecksel en in- en uitlaatspruitstukken op de originele plaats en manier gemonteerd moeten zijn. Er mogen geen extra in- en uitlaat openingen bijgemaakt worden.
 - h. Er mag alleen gebruik worden gemaakt van een origineel op de motor geleverde brandstofpomp(huis).
 - i. Drukvlulling van de motor is alleen toegestaan door middel van één uitlaatgas aangedreven turbo. De maximale diameter van het inlaatwiel bedraagt 80,0 mm (top) en 113,0 mm (bodem). De maximale diameter van de inlaatzijde van het turbohuis bedraagt 81,2 mm. De maximale diameter van het uitlaatwiel bedraagt 92,0 mm (top) en 97,0 mm (bodem). De maximale diameter van de uitlaatzijde van het turbohuis bedraagt maximaal 93,4 mm. Variabele turbo's zijn niet toegestaan.
 - j. Het inlaatspruitstuk dient origineel te zijn en standaard te zijn geleverd op de betreffende motor. Zowel de turbo als het inlaatspruitstuk moet zijn uitgevoerd met de originele flensmaten.
 - k. 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
 - l. Voor inlaatluchtkoeling mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van de originele luchtgekoelde interkoeler (lucht-lucht) en dient op de originele plaats te zijn bevestigd. Extra en/of elektrisch bedienbare koelvinnen zijn niet toegestaan.
 - m. Voor de aandrijflijn, bestaande uit versnellingsbak en aandrijfvas, mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van merkeigen truckcomponenten, die toegepast worden in wegtransporttrucks die op de Europese weg toegelaten zijn. Voor de achteras mag



uitsluitend gebruik gemaakt worden van truckcomponenten die toegepast worden in wegtransporttrucks die 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 star, niet verschuifbaar of stuurbaar te zijn. 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 TVMfunctionaris met een nylon bundelband vast gezet te worden.
4. Voor de sportklasse 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 NTTO bestuur of het VTN bestuur.
 - b. De truck moet een 4x2 configuratie zijn.
 - c. Maximum gewicht 8.500 kg.
 - d. De verbrandingsmotor, maximaal één (1), inclusief cilinderkop en kleppendecksel, moet uiterlijk origineel zijn, aan de originele afmetingen voldoen en op de originele plaats zijn bevestigd. De motor moet door de truckfabrikant fabrieksmatig worden toegepast in een Europese wegtransporttruck (geen speciaalbouw).
 - e. Terug-literen is toegestaan tot maximaal 20 procent.
 - f. Het ombouwen van viertakt naar tweetakt is niet toegestaan.
 - g. De motor heeft maximaal vier (4) kleppen per cilinder. Er mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van een cilinderkop die fabrieksmatig geleverd dient te zijn op het onderblok, waarbij de lengte, breedte en hoogte aan de originele maten moeten voldoen en het originele kleppendecksel en in- en uitlaatspruitstukken op de originele plaats en manier gemonteerd moeten zijn. Er mogen geen extra in- en uitlaat openingen bijgemaakt worden.
 - h. Er mag alleen gebruik worden gemaakt van het origineel op de motor geleverde pomphuis mits voorkomende in de volgende lijst: P3000 serie, P5000 serie of P7000 serie. Als vervanging mag een brandstofpomp uit de serie P8000 worden gebruikt met als maximum P8600. Voor alle gebruikte pomphuisen geldt dat de afstand van de pluniers van 'hart op hart' maximaal 38 mm is (voor de middelste 2 pluniers geldt deze maatvoering niet). Het aantal pompen en pompelementen 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. Een common-rail systeem dient te bestaan uit originele dan wel voor de systeemdruk geschikte componenten en te zijn voorzien van een overdrukklep op het hogedruksysteem die bij 20% boven de ingestelde systeemdruk opent naar de retour.
 - i. Drukvulling 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. De maximale diameter van het inlaatwiel bedraagt 127,0 mm (5 inch). De maximale diameter van de inlaatzijde van het turbohuis bedraagt 128,8 mm. De maximale diameter van het uitlaatwiel bedraagt 132,1 mm (5,2 inch). De maximale diameter van de uitlaatzijde van het turbohuis bedraagt maximaal 134,1 mm.
 - j. 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.
 - k. Het uitlaatspruitstuk dient origineel te zijn en standaard geleverd tot aan de eerste koppeling na de laatste cilinder, van hieruit mag er verlengd worden met 2 buizen van



max 65mm en een lengte van 1000mm gemeten van de neutrale middenlijn (per stuk) vanaf hart koppeling tot voet turbo. De uitlaatpijp dient verticaal met een afwijking van maximaal tien graden naar boven gericht te zijn. Regenkappen en megafoon uitlaten zijn niet toe gestaan.

- l. Voor inlaatluchtkoeling mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van een luchtgekoelde interkoeler (lucht-lucht) en dient op de originele plaats te zijn bevestigd. Het koelblok van de interkoeler mag een maximale inhoud hebben van 75 liter en een maximale hoogte van 1.200 mm.
 - m. Een afstandsring tussen de motor en het koppelingshuis is toegestaan mits deze gemonteerd kan worden zonder aanvullende bewerkingen, met een maximum toegevoegde afstand van 35 mm. Een aluminium afstandsring kan geen deel uitmaken van de koppelingsafscherming.
 - n. Voor de aandrijflijn, bestaande uit versnellingsbak en aandrijf-as, mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van merkeigen truckcomponenten, die toegepast worden in wegtransporttrucks die op de Europese weg toegelaten zijn. Voor de achteras mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van truckcomponenten die toegepast worden in wegtransporttrucks die 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.
 - o. De achteras dient star, niet verschuifbaar of stuurbaar te zijn. 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.
 - p. De deelnemer dient in 2 naast elkaar zittende bouten in de carterpan van de truck een gat te boren van 3,5 mm, alwaar de VTN een zegel kan bevestigen.
5. 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 NTTD bestuur of het VTN bestuur.
 - b. De truck moet een 4x2 configuratie zijn.
 - c. Maximum gewicht 5.000 kg klasse: 5.000 kg. Maximum gewicht 8.000 kg klasse: 8.000 kg.
 - d. De verbrandingsmotor, maximaal één (1), inclusief cilinderkop en kleppendecksel, moet uiterlijk origineel zijn, aan de originele afmetingen voldoen en op de originele plaats zijn bevestigd. De motor moet door de truckfabrikant fabrieksmatig worden toegepast in een Europese wegtransporttruck (geen speciaalbouw). Een afwijkende merkeigen motor kan worden toegelaten na schriftelijke goedkeuring van het VTN bestuur.
 - e. Terug-literen is niet toegestaan.
 - f. Het ombouwen van viertakt naar tweetakt is niet toegestaan.
 - g. Het gebruik van een andere carterpan is toegestaan, mits de originele carterpan op de originele manier terug te monteren is op het onderblok. Het gebruik van een gordelplaat is toegestaan.
 - h. De motor heeft maximaal vier (4) kleppen per cilinder. Er mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van een motormerkeigen cilinderkop die fabrieksmatig geleverd dient te zijn, waarbij de lengte, breedte en hoogte aan de originele maten moeten voldoen en het originele kleppendecksel en in- en uitlaatspruitstukken op de originele plaats en op de originele manier terug te monteren moeten zijn. Er mogen geen extra in- en uitlaat openingen bijgemaakt worden.



- i. 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. Een common-rail systeem dient te bestaan uit originele dan wel voor de systeemdruk geschikte componenten en te zijn voorzien van een overdrukklep op het hogedruksysteem die bij 20% boven de ingestelde systeemdruk opent naar de retour.
- j. Op een methanol aangedreven motor is maximaal één (1) bougie per cilinder toegestaan.
- k. Drukvvulling van de motor is alleen toegestaan door middel van uitlaatgas aangedreven turbo's. Bij de 5.000 kg klasse mag maximaal één (1) turbo worden toegepast. Bij de 8.000 kg klasse mogen maximaal twee (2) turbo's in één (1) trap van oplading worden toegepast.
 - 1. De maximale turboafmeting bij het gebruik van één (1) turbo; de maximale diameter van het inlaatwiel is 127,0 mm (5 inch). De maximale diameter van de inlaatzijde van het turbohuis is 129,3 mm. De maximale diameter van het uitlaatwiel is 132,1 mm (5,2 inch). De maximale diameter van de uitlaatzijde van het turbohuis is maximaal 134,4 mm.
 - 2. De maximale turboafmeting bij het gebruik van twee (2) turbo's; de maximale maatvoering als referentie is Holset HX82 of een turbinewiel gelijk aan eerdergenoemde. De maximale diameter van het uitlaatwiel is 112,0 mm, de maximale bodemdiameter van het uitlaatwiel is 129,0 mm. De maximale diameter van de uitlaatzijde van het turbohuis is 114,3 mm.
- l. De inlaat inclusief het spuitstuk is vrij.
- m. De uitlaat inclusief het spuitstuk 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.
- n. Inlaatluchtkoeling is toegestaan. Bij de 5.000 kg klasse mag uitsluitend één (1) interkoeler worden toegepast met een maximale maat van 100 x 80x10 cm. Bij de 8.000 kg klasse is de interkoeler vrij.
- o. Een afstandsring tussen de motor en het koppelingshuis is toegestaan mits deze gemonteerd kan worden zonder aanvullende bewerkingen, met een maximum toegevoegde afstand van 35 mm. Een aluminium afstandsring kan geen deel uitmaken van de koppelingsafscherming.
- p. Voor de versnellingsbak mag alleen gebruik gemaakt worden van truckcomponenten die toegepast worden in wegtransporttrucks die 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. Een eigenbouw versnellingsbak is toegestaan. Bij gebruik van een niet originele versnellingsbak is een bellhousing verplicht. Deze bellhousing mag niet gebouwd zijn van gietstaal, titanium of aluminium. Het geheel dient te voldoen aan de volgende specificaties:
 - 1. De bellhousing dient tot voorbij de achterzijde van het vliegwiel te zijn aangebracht. Alleen als dat technisch niet mogelijk is, dan dient voor de zelf gekozen oplossing schriftelijke goedkeuring te zijn verleend door de TVM-commissie van de VTN of NTTTO. Deze schriftelijke goedkeuring dient de deelnemer altijd bij zich te hebben en dient op verzoek te kunnen worden getoond.
 - 2. De bellhousing dient gemaakt te zijn van minimaal 10 mm dik staal. De buis in het draaiingsvlak van de koppeling en het vliegwiel moet naadloos en glad zijn aan de binnenzijde.
 - 3. De montage van de bellhousing aan de motor (koppelingshuis) dient uitgevoerd te worden met minimaal 12 bouten van minimaal M10 klasse 10.9. Rondom het boutgat moet minimaal 1x de diameter aan materiaal aanwezig zijn.



4. De montage van versnellingsbak aan de bellhousing dient uitgevoerd te worden met minimaal 8 bouten van minimaal M10 klasse 10.9. Dit op een diameter die kleiner is aan de montage onder punt 3.
 5. De bediening van het druklager dient aan de buitenzijde van de bellhousing gemonteerd te worden.
 6. De totale lengte van de bellhousing en de versnellingsbak mag maximaal 110 cm zijn. Dit betreft de afstand vanaf het aanlegvlak van de originele versnellingsbak tot de achterzijde van de versnellingsbak.
 7. De bellhousing mag voorzien zijn van 2 ventilatiegaten van maximaal 25 mm. Deze gaten dienen zich aan de onder- en achterzijde te bevinden en niet in het draaiingsvlak. En dienen zich minimaal 50 mm van de buitendiameter van de bellhousing te bevinden.
- Het totaalgewicht van de versnellingsbak en bellhousing dient minimaal 325 kg te zijn. Bij een lager gewicht is het in 2024 en 2025 verplicht extra gewicht aan te brengen in de directe omgeving van de versnellingsbak zodat het totaalgewicht van versnellingsbak, bellhousing en gewichten uitkomt op 325 kg. Deze extra gewichten met een speciale kleur en stempel dienen in overleg met de TVM-commissie aangebracht te worden.
- q. De aandrijf-as en achteras zijn merkvrij. Het is bij eigenbouw achterassen niet toegestaan om aan gietijzeren delen te lassen. Al deze delen moeten aan elkaar passen zonder tussenplaten, flenzen of aangelaste delen en dienen op de originele plaats te zijn bevestigd.
 - r. De achteras dient star en niet stuurbaar te zijn uitgevoerd en zodanig aan het chassis te zijn bevestigd dat verplaatsing ten opzichte van het chassis niet mogelijk is.

s. De deelnemer dient in 2 naast elkaar zittende bouten in de carterpan een gat te boren van 3.5 mm, alwaar de VTN een zegel kan bevestigen.

C. Veiligheidsregels

1. Voor alle klassen gelden de volgende veiligheidsregels:
 - a. Als brandstof mag alleen gebruik worden gemaakt van dieselolie. Bij de supersportklasse 8.000 kg is tevens methanol toegestaan, mits wordt voldaan aan de aanvullende (veiligheids)regels voor het gebruik van methanol. VTN streeft naar het zo veel mogelijk beperken van het gebruik van fossiele diesel in de truckpullingsport.
Daarom wordt het volgende stappenplan voorgeschreven: -
2025 en 2026 dient B50 diesel (of hoger) te worden gebruikt; -
2027 en verder dient B100 te worden gebruikt.
- De standaardklasse is hiervan uitgezonderd, deze dient aan de wettelijke eisen te voldoen.
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 die direct of indirect in de verbrandingsruimte van de motor terecht (kunnen) komen. 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. Het toepassen van (indirecte) waterinjectie is verboden en dergelijke systemen mogen niet op de truck aanwezig zijn. Voor de supersportklasse is turbokoeling toegestaan onder de volgende voorwaarden:

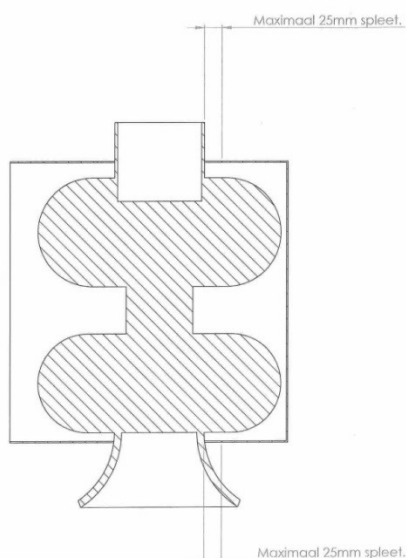


1. Maximaal één (1) nozzle per turbo die alleen met H₂O zonder enige toevoeging gevoed mag worden.
2. Er mag alleen een door de VTN voorgeschreven reservoir gebruikt worden (eigenbouw is niet toegestaan).
3. De druk mag alleen door turbodruk opgebouwd worden, andere pompen zijn niet toegestaan.

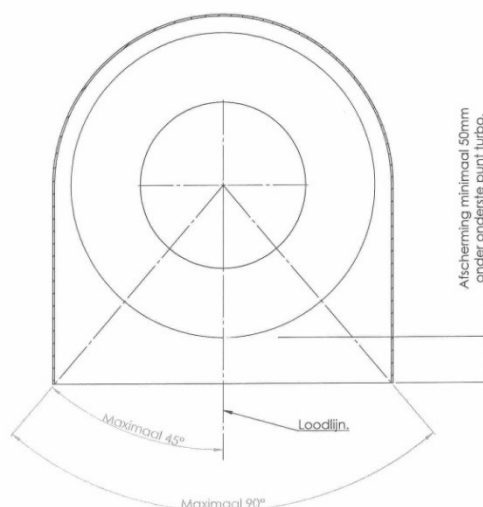
Bij het gebruik van methanol als brandstof is waterinjectie toegestaan door middel van maximaal twee (2) zichtbare nozzles in de luchtinlaat voor de turbo('s).
- c. Brandstoftank(s) mogen totaal maximaal 150 liter brandstof bevatten.
- d. Gevaarlijke stoffen op of aan de truck zijn niet toegestaan, uitgezonderd brandstof voor de motor in het brandstofsysteem en de brandstoftank.
- e. 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.
- f. Het dragen van ten minste een **viijfpunts gordel** voor bestuurder en eventuele bijrijder tijdens de trekpoging is verplicht. **Zespunts gordel advies**
- g. Aan de veiligheid van de cabine, deuren en ramen mag geen afbreuk gedaan worden. Bij het gebruik van methanol als brandstof dient de truck te zijn voorzien van een brandscherm tussen het motorcompartiment en de cabine. Dit dient in geval van een torpedocabine te lopen van vanaf de bovenzijde van de motorkap tot aan de onderzijde van het koppelingshuis en van chassisbalk tot chassisbalk of, indien dit breder is, over de volle breedte van de motorkap. In geval van een frontstuurcabine dient het scherm te lopen vanaf de bovenzijde van de chassisbalk tot aan de bovenzijde van de andere chassisbalk over de volle lengte van de cabine. Het scherm dient te zijn gemaakt van roestvast staal van minimaal 2 mm.
- h. Kantelbare cabines dienen een degelijke mechanische veiligheidsvoorziening (blokkering), of een controleerbare werkende slangbreukbeveiliging op de kantelcilinder te hebben die terugvallen van de gekantelde cabine in de rijstand moet voorkomen.
- i. De truck dient te zijn voorzien van werkende verlichting aan de voorzijde waarmee de bestuurder voldoende zicht heeft. De truck dient te zijn voorzien van rode achterlichten.
- j. 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. De doorsnede van de lamp dient minimaal 50 mm te zijn. Voor de sport en supersportklasse geldt dat een zelfde lamp in de cabine gemonteerd moet zijn in het directe zicht van de bestuurder.
- k. **De truck dient te zijn voorzien van de originele door de truckfabrikant geleverde vooras en dient op de originele wijze te zijn bevestigd.**
- l. De truck dient te zijn voorzien van de originele door de truckfabrikant geleverde stuurinrichting en mag niet worden gewijzigd. Voor een aangepast stuursysteem dat functioneel, kwalitatief en veiligheid technisch aantoonbaar gelijkwaardig is met de originele stuurinrichting kan de Technische-, Veiligheids-, en Milieucommissie ontheffing verlenen.
- m. De truck dient voorzien te zijn van werkende remmen op minimaal de voorwielen en de aangedreven wielen. Daarnaast dient een werkende parkeerrem aanwezig te zijn. Deze remmen dienen vanuit de bestuurdersplaats op de originele wijze door de bestuurder bedient te kunnen worden. Voor de supersportklasse is het toegestaan om gebruik te maken van gescheiden remmen, zodanig gemaakt dat dit alleen tijdens de run kan functioneren. Op alle andere momenten dat gereden wordt, dient dit systeem automatisch gedeactiveerd te zijn.



- n. 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.
 - o. Elektrische systemen die de koppeling beïnvloeden zijn niet toegestaan.
 - p. Geblindeerde ramen zijn niet toegestaan. er mogen geen stickers op de raam in het gezichtsveld van de bestuurder bevinden er moet minimaal 75 procent van de raam open zicht zijn
 - q. Alle trucks moeten aan weersijden voorzien zijn van zijdelingse afscherming. zijafscherming voorkomt dat personen onder de wielen terecht kunnen komen.
2. Voor de standaardklasse gelden de volgende aanvullende veiligheidsregels:
- a. Het motortoerental mag niet meer dan 30% hoger zijn dan het door de truckfabrikant standaard ingestelde toerental met een maximum van 2.500 omwentelingen per minuut.
 - b. Uitlaatgassen dienen via de originele uitlaatdemper afgevoerd te worden. Bypasssystemen zijn niet toegestaan. Indien dit niet mogelijk is dan is voorschrift C.3.e van toepassing.
3. Voor de standaard XL klasse, sport en supersportklasse(n) gelden de volgende aanvullende veiligheidsregels:
- a. Het motortoerental mag niet hoger zijn dan:
 - Standaard XL klasse 30% hoger dan het door de truckfabrikant standaard ingestelde toerental met een maximum van 2.500 omwentelingen per minuut.
 - sportklasse 2.700 omwentelingen per minuut.
 - Supersportklasse diesel 5.000 kg 2.700 omwentelingen per minuut.
 - Supersportklasse diesel 8.000 kg 2.900 omwentelingen per minuut. - Supersportklasse methanol 8.000 kg toeren vrij.
 - b. Het toerental van de motor moet stilstaand 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. De buitenzijde van de kabel is oranje van kleur en dient zichtbaar gemonteerd te zijn vanaf meetpunt tot aan sensor. 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 monsternametestaanwezig 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. Alle motoren uitgevoerd met een turbo met een uitlaatwieldiameter tot en met 112 mm moeten voorzien zijn van:
 - 1. Een 360 graden stalen of RVS afscherming van minimaal 2 mm dik zowel radiaal als axiaal. De afscherming moet er voor te zorgen dat er geen turbowielen of andere delen van de turbo uitkomen in het geval van een turbo explosie. De afscherming mag alleen rond de in en uitlaat aansluitingen onderbroken zijn en moet rond de aansluitingen aansluiten met een spleet van maximaal 25 mm tussen de afscherming en de buis. De afscherming moet tot aan het kruis van de uitlaat lopen. Zie figuur turbo afscherming 1.

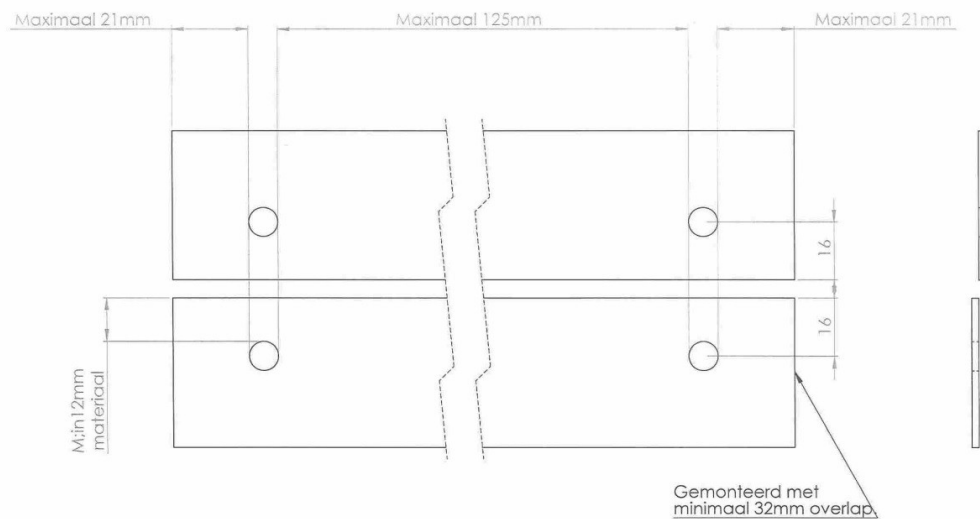


Figuur turbo afscherming 1



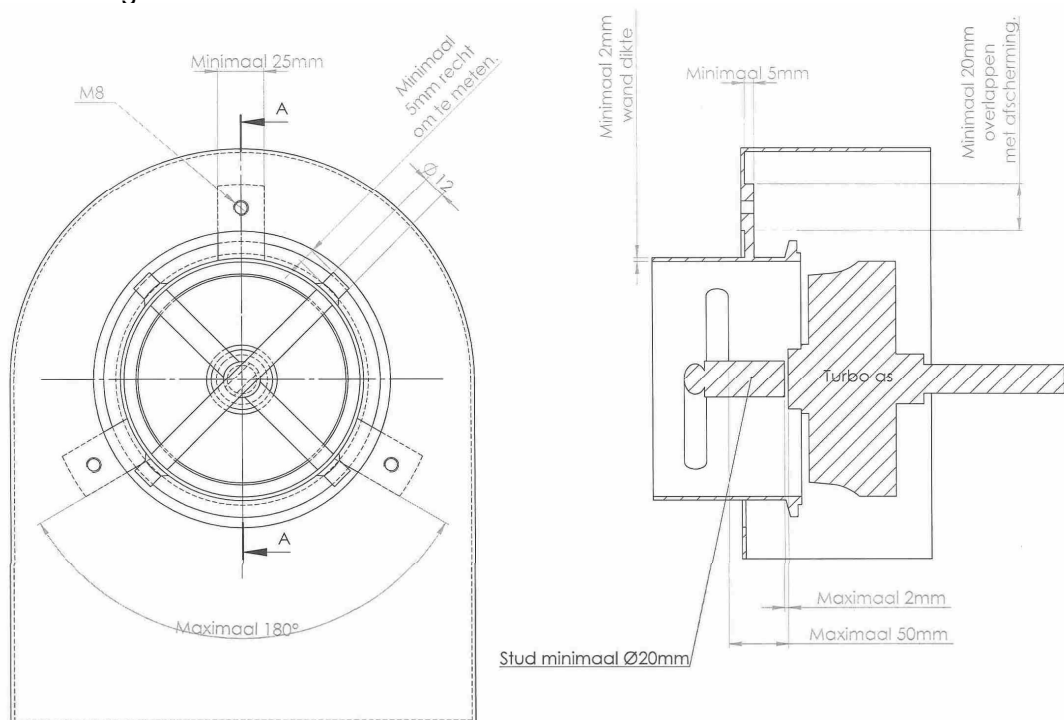
Figuur turbo afscherming 2

2. De turbo afscherming moet met minimaal 4x M8 8.8 bouten bevestigd worden zo dicht mogelijk bij de turbo. Rond ieder bout- of tapgat dat gebruikt word voor de bevestiging van de afscherming moet zich minimaal 1,5 keer de bout diameter aan materiaal om het gat bevinden. Een bevestiging aan in- en/of uitlaat buizen telt niet mee als bevestiging.
3. De motor en/of het chassis mogen onderdeel uitmaken van de afscherming. De motorkap of grill kan geen deel uitmaken van de afscherming.
4. Als de machine beschikt over een stalen motorkap constructie van minimaal 2 mm of 3 mm aluminium, dan mag het radiale deel van de afscherming aan de onderzijde 90 graden open zijn. Dit geldt niet voor de axiale afscherming! Let wel dat de hoek tussen de loodlijn en de afscherming niet meer mag bedragen dan 45 graden. Deze hoek word gemeten vanaf de as van de turbo. Ook moet de afscherming in dit geval minimaal 50 mm onder het onderste punt van de turbo uit steken. Zie figuur turbo afscherming 2.
5. Als de afscherming uit meerdere onderdelen aan elkaar gelast word, moet de gehele naad af gelast zijn. Als de verschillende onderdelen van de afscherming met bouten aan elkaar worden verbonden, dan moet dit gebeuren met M8 8.8 bouten. De maximale afstand tussen een bout en het einde van een verbindingsnaad is 25 mm. Ook mag de tussen afstand tussen de bouten niet meer bedragen dan 75 mm. Verder moet er ook hier rond ieder bout of tapgat 1.5 keer de bout diameter aan materiaal zitten. Ook moeten geboute naden minimaal 32 mm overlappen. Zie figuur turbo afscherming 3.



Figuur turbo afscherming 3

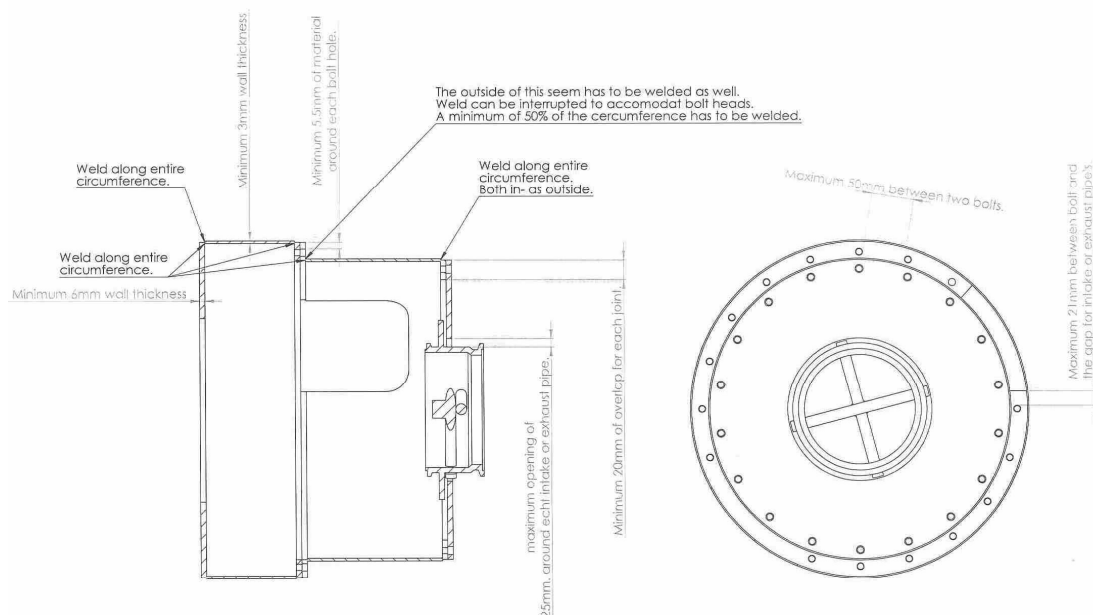
6. Deze uitlaatbuis moet met minimaal 3 strippen (voor turbo's met een uitlaatwiel diameter t/m 95 mm, 2 strippen) van minimaal 25x5 mm, die binnen de afscherming vallen en 20mm overlappen met de turbo afscherming, bevestigd zijn aan de turbo afscherming. Dit om te voorkomen dat de uitlaatbuis achteruit kan, mocht de c-klem falen. Deze strippen moeten ieder vast gezet worden met minimaal 1 bout M8 8.8 aan de turbo afscherming en afgelast zijn aan de uitlaatbuis. Rond ieder bout- of tapgat dat gebruikt wordt voor de bevestiging van de afscherming moet zich minimaal 1,5 keer de bout diameter aan materiaal om het gat bevinden. Zie figuur turbo afscherming 4.





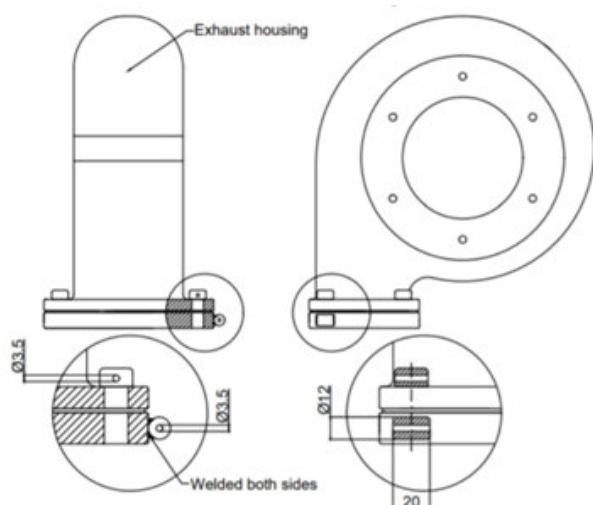
Figuur turbo afscherming 4

- e. Alle motoren uitgevoerd met een turbo met een uitlaatwioldiameter groter dan 112 mm hebben de volgende extra voorschriften. Zie figuur turbo afscherming 5.
1. Radiaal: de turbo moet 360 graden afgeschermd zijn door middel van minimaal 3 mm dik staal of RVS. De afscherming loopt door tot en met het eerste kruis. De motor en/of het chassis mogen onderdeel uitmaken van de afscherming. De motor en/of het chassis moeten minimaal van dezelfde kwaliteit zijn als de voornoemde 3 mm dik staal of RVS.
 2. Axiaal: afscherming van zowel de inlaatzijde als de uitlaatzijde. De afscherming moet gemaakt zijn van minimaal 6 mm dik staal of rvs. De spleet tussen inlaatpijp en de afscherming mag maximaal 25 mm zijn. De spleet tussen de uitlaatpijp en de afscherming mag maximaal 25 mm zijn. De afscherming moet gelast worden of geschroefd worden met bouten M8 8.8 met een maximum afstand van 50 mm ten opzichte van elkaar. De uitlaatpijp wordt ter hoogte van het axiale deksel aan de uitlaatzijde voorzien van een ronde schijf / plaat van minimaal 6 mm dikte. Deze plaat moet aan de binnenzijde van de axiale afscherming gemonteerd worden. De plaat moet aan beide zijde 30 mm groter zijn dan het gat van de axiale afscherming.
 3. Afschermingen voor motoren uitgevoerd met een turbocharger met een uitlaatwioldiameter vanaf 112 mm moeten jaarlijks, voor de eerste wedstrijd of demonstratie van het lopende buitenseizoen, worden geïnspecteerd door de Technische, Veiligheids- en Milieucommissie.
 4. Er dient een mogelijkheid te zijn om de turbo door een lid van de technische, veiligheids en milieu commissie te kunnen verzegelen. Figuur 6



-360° protection, radial 3mm, axial 6mm wall thickness. Made out of steel.
-Protection may only be separated in axial direction.
-Minimum 5.5mm of material around each bolt hole.
-All joints must be secured with at least 15 M8 8.8 bolts. Maximum distance between bolts, 50mm.
-Only at the point where the protection is interrupted for an intake or exhaust pipe, the distance between the bolts may be bigger. The maximum distance between the first bolt of the joint and the opening for an intake or exhaust pipe shall not exceed 21 mm.
-There shall be no openings bigger than 25mm between the protection on the intake or exhaust pipe's.

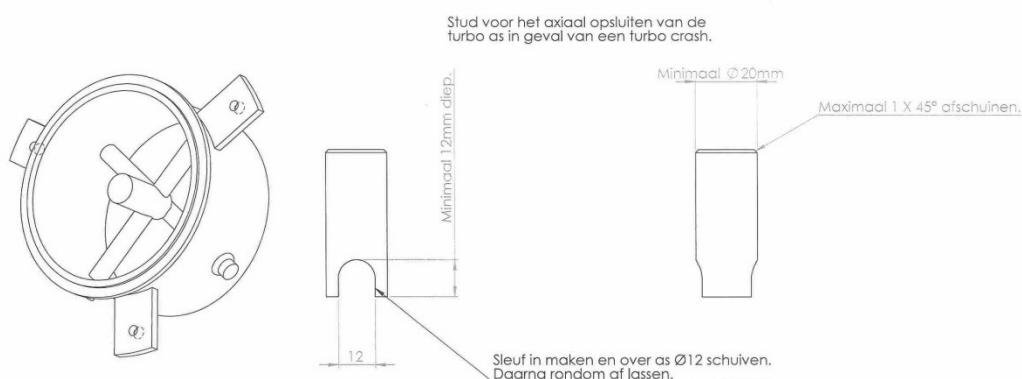
Figuur turbo afscherming 5



Figuur turbo verzegeling 6

f. Alle motoren uitgevoerd met een turbo moeten voorzien zijn van:

1. Bij gebruik van een turbo met een uitlaatwiel diameter tot en met 95 mm, twee doorlopende stalen pennen van minimaal Ø10 mm die loodrecht op de hartlijn van de uitlaatbuis staan. Bij gebruik van een turbo met een uitlaatwiel diameter vanaf 95 mm moeten de stalen pennen minimaal Ø12 mm zijn.
2. De stalen pennen moeten 90 graden ten opzichte van elkaar verdraaid zijn en mogen geen onderlinge ruimte hebben.
3. De stalen pennen moeten in de uitlaatbuis gelast zijn zodanig dat de pennen aan de buitenkant van de uitlaatbuis minimaal 5 mm door iedere las heen steken.
4. De tussenmaat van de stalen pennen en het uitlaatwiel is maximaal 50 mm. Bij gebruik van turbo's met een uitlaatwiel diameter vanaf 95 mm tot en met 112 mm mag, indien het niet mogelijk is aan de tussenmaat van maximaal 50 mm te voldoen, een maximale afstand van 75 mm gehanteerd worden.
5. Bij gebruik van een turbo met een uitlaatwiel diameter tot en met 95 mm moet haaks (90 graden) op het kruis van de stalen pennen een stalen stud gelast zijn van minimaal Ø12 mm met een tussenmaat tot het uitlaatwiel van maximaal 2 mm. Bij gebruik van een turbo met een uitlaatwiel diameter vanaf 95 mm moet de stalen stud minimaal Ø20 mm zijn. Zie figuur turbo afscherming 7 en 8.



Figuur turbo afscherming 7

Figuur turbo afscherming 8



6. Bij gebruik van uitlaatpijpen met een diameter groter dan 95 mm moet een extra kruis worden aangebracht onder een hoek van 45 graden ten opzichte van het eerste kruis. De tussenmaat van beide kruizen is maximaal 50 mm.
7. Bij gebruik van uitlaatpijpen met een diameter groter dan 160 mm (tot maximaal 200 mm) moet het 2e kruis voorzien zijn van een extra stalen pen. De onderlinge hoek van de 3 stalen pennen is 60 graden ten opzichte van elkaar.
8. De wanddikte van de uitlaatbuis vanaf de turbo tot en met de stalen pennen is minimaal 4 mm.
9. Indien er geen mogelijkheid is om de stalen pennen binnen de vereiste tussenmaat ten opzichte van het uitlaatwiel aan te brengen, is het volgende alternatief, na schriftelijke toestemming van de TVM commissie van VTN, mogelijk:
 - a. De stalen pennen worden zo dicht als mogelijk bij de turbo aangebracht.
 - b. De stalen stud wordt haaks (90 graden) tegen een stalen strip van 25 x 5 mm aangebracht waarbij de stalen strip op maximaal 50 mm tussenmaat van het uitlaatwiel is geplaatst.
 - c. De stalen stud heeft een tussenmaat ten opzicht van het uitlaatwiel van maximaal 2 mm.
 - d. De stalen strip moet in de uitlaatbuis gelast zijn zodanig dat de strip aan de buitenkant van de uitlaatbuis minimaal 5 mm door iedere las heen steekt.
- g. De inlaatzijde van de turbo dient afgeschermd te worden. De afscherming kan bestaan uit:
 1. Een rooster van 1,5 mm dik staal, waarvan de openingen gelijkmatig verdeeld zijn met een maximale oppervlakte van 5 cm² en een dambreedte van minimaal 3 mm. Het rooster dient op minimaal 4 punten bevestigd te zijn aan de inlaat(buis), motorkap, motor of frame.
 2. Een kruis in de inlaat dat aan dezelfde eisen voldoet als het kruis in de uitlaat.
- h. Restrictor en noodstop standaard XL klasse:
 1. Alle lucht voor de voeding van de motor dient door een restrictor (luchtstroombegrenzer) met noodstop te worden aangevoerd. Een motor dient voorzien te zijn van één (1) restrictor met een diameter van maximaal 51 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 turbobuis bevestigd zijn. De verbinding tussen de restrictor en turbo dient cilindervormig en luchtdicht te zijn. De noodstop dient voor de restrictor te zijn bevestigd.
 3. De aanwezigheid van de voorgeschreven restrictor met noodstop moet binnen 2 minuten gecontroleerd kunnen worden.
- i. Restrictor en noodstop sportklasse:
 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. De noodstop dient voor de restrictor te zijn bevestigd.
 3. De aanwezigheid van de voorgeschreven restrictor met noodstop moet binnen 2 minuten gecontroleerd kunnen worden.
- j. Noodstop supersportklasse:
1. Een noodstop is verplicht. De noodstop dient bij dieselmotoren de luchtinlaat af te sluiten, zodanig dat de motor geen toeren meer kan opbouwen. 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. Er is uitsluitend een elektrisch noodstopsysteem toegestaan. De spoelen of elektrische motoren die de luchtklep(pen) bedienen mogen 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.
 3. Bij methanolmotoren verbreekt de noodstop het elektrische circuit of legt dit stil. Indien gebruik wordt gemaakt van een elektronische ontsteking moet het ontstekingssysteem een positieve (+) verbinding door de noodstop hebben. Indien gebruikt wordt gemaakt van een magnetische ontsteking is het gebruik van een hulprelais dat de ontsteking met de massa kortsluit wanneer de noodstop wordt bediend verplicht. De relais-spoel moet een directe massaverbinding hebben en een positieve (+) verbinding door de noodstop. Indien gebruik wordt gemaakt van een elektrische brandstofpomp dan moet de noodstop ook de elektrische stroom naar de pomp verbreken.
- k. Bediening noodstop standaard XL klasse, sportklasse 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 en een doorsnede van 3 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 en de slag die nodig is om de noodstop in werking te stellen mag niet meer bedragen dan 10 centimeter.
 5. Bij het activeren van de noodstop dient er in de cabine in het directe zicht van de bestuurder een rode of oranje waarschuwingslamp te gaan branden. De doorsnede van de lamp dient minimaal 50 mm te zijn.
 6. Tevens moet de bestuurder vanaf de bestuurdersplaats de luchtinlaat en de brandstoftoevoer kunnen afsluiten (de afsluitklep op de brandstofpomp mag hiervoor worden gebruikt).
- l. Het vlieg wiel en de drukgroep dienen bij de sportklasse en supersportklasse(n) te voldoen aan de door de ETPC/NTTO gestelde eisen (zie NTTO reglement hoofdstuk 2, paragraaf D.4. en D.9.).



- m. De truck moet bij de sportklasse en supersportklasse(n) voorzien zijn van een ETPC/NTTO toegelaten koppelingsafscherming (zie NTTO reglement hoofdstuk 2, paragraaf D). Bij maximaal 2.900 motortoeren is ook een origineel koppelingshuis zonder wijzigingen toegestaan. Indien een origineel koppelingshuis wordt toegepast dient deze te voldoen aan onderstaande eisen:
1. De koppelingsafscherming dient van chassisbalk tot chassisbalk aan de onderzijde en bovenzijde te zijn afgeschermd en zover als mogelijk tegen de versnellingsbak geplaatst te worden.
 2. De koppelingsafscherming moet een dikte hebben van minimaal 8 mm (staal) en breedte van minimaal 30 mm voor het vliegwiel tot 30 mm na het druklager.
 3. De bevestiging aan het chassis dient te bestaan aan minimaal 3 M12 bouten per zijde of dient volledig gelast te zijn.
 4. Een deelbare afscherming is toegestaan. De deling dient verbonden te zijn met minimaal 3 bouten met een diameter van minimaal 12 mm.
 5. Rond ieder bout gat dient minimaal 1 keer de boutdiameter aan materiaal te zitten.
 6. Afwijkingen dienen schriftelijk te worden goed gekeurd door de Technische-, Veiligheids-, en Milieucommissie.
 7. Er mag ook gebruik gemaakt worden van een liner
 - a. De liner dient gemaakt te zijn van minimaal 8 mm dik staal. De buis in het draaiingsvlak van de koppeling en het vliegwiel moet naadloos en glad zijn aan de binnenzijde.
 - b. Voor de liner mag gebruik gemaakt worden van een stalen tussenflens van maximaal 35mm.
 - c. De liner dient voorbij het vliegwiel te zijn aangebracht en voorbij het druklager.
 - d. Afwijkingen dienen schriftelijk te worden goedgekeurd door de technische ,veiligheid en Milieucommissie. Deze schriftelijke goedkeuring dient de deelnemer altijd bij zich te hebben en dient op verzoek te kunnen worden getoond.
- n. De aandrijf-as van de truck dient bij de sportklasse en supersportklasse(n) 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 aandrijf-asdeel. Veiligheidsringen of stroppen dienen op een degelijke wijze aan het chassis gemonteerd te zijn.
- o. Kruiskoppelingen dienen bij de sportklasse en supersportklasse(n) in hun draaiingsvlak 360 graden te worden afgeschermd met 8 mm staal of 10 mm aluminium. De afscherming dient 250 mm lang te zijn en bevestigd te worden met minimaal 2 M12 bouten of minimaal 3 M10 bouten, klasse 8.8.
- p. Het dragen van een vijf-punts gordel voor bestuurder en eventuele bijrijder tijdens de trekpoging is verplicht. Geadviseerd wordt een zes-punts veiligheidsgordel te dragen. De gordel dient zodanig te zijn bevestigd dat de hoeken voldoen aan de voorschriften van de fabrikant. De gordel dient zo kort mogelijk aangespannen te zijn. De kruisgordel mag nooit rond de voorkant van de stoel worden gewikkeld. Er moet een doorgang zijn.
- q. Een brandblusser van ten minste 2 kilogram is verplicht en dient deugdelijk bevestigd in de cabine binnen handbereik van de bestuurder te zijn.
- r. Bestuurder en bijrijder dienen tijdens de trekpoging een brandvertragende overall te dragen en deugdelijk leren schoeisel. De brandvertragende overall dient te voldoen aan de volgende eisen:



- één laag Nomex 3 of materiaal met dezelfde specificaties;
- de overal moet de mogelijkheid hebben om de mouwen, benen en nek af te sluiten.
- s. De bestuurder dient vanuit de originele bestuurdersplaats zelfstandig het voertuig te besturen en bedienen. Besturing en/of bediening door de rijder is niet toegestaan hoofdstuk 2,19.
- t. Als de truck is voorzien van een trillingsdemper den dient deze te worden voorzien van van een afscherming die moet voldoen aan de regels die staan beschreven in het Nttto reglement hoofdstuk 2,19.

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 en standaard XL klasse gelden de volgende aanvullende regels:
 - a. Dubbellucht is verplicht. Hierbij wordt het samenstel van banden gezien als één (1) band. Combinaties van verschillende breedte maten zijn toegestaan.
 - b. 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.
 - c. De banden mogen niet opgesneden of afgeschuind zijn. Elke band moet aan de geldende Nederlandse APK-eisen voldoen.
3. Voor de sportklasse 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. Bij de 8.000 kg klasse is de bandenkeuze vrij met een maximale straal van 700 mm en een maximale breedte van 830 mm.
 - b. Bij de 5.000 kg klasse is de bandenkeuze vrij met een maximale straal van 570 mm en een maximale breedte van 600 mm.
 - c. Als straal geldt de afstand van bovenzijde band tot hart wiel. Als breedte geldt de afstand tussen de breedste delen van het wiel.

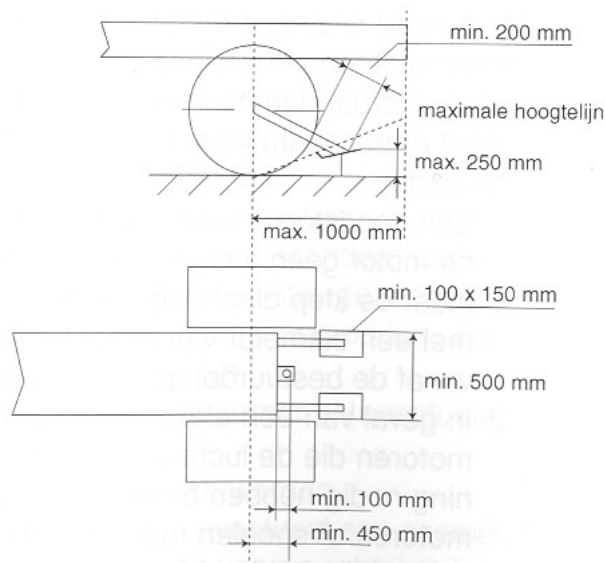
E. Steigerbegrenzers

1. Voor de standaardklasse worden steigerbegrenzers zoals beschreven in punt E.2 sterk geadviseerd. Indien er geen steigerbegrenzers zijn gemonteerd, loopt de deelnemer het risico sneller te worden afgevlagd in het geval de truck steigert.
2. Voor de standaard XL klasse, sport en supersportklasse(n) 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 mm² 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.

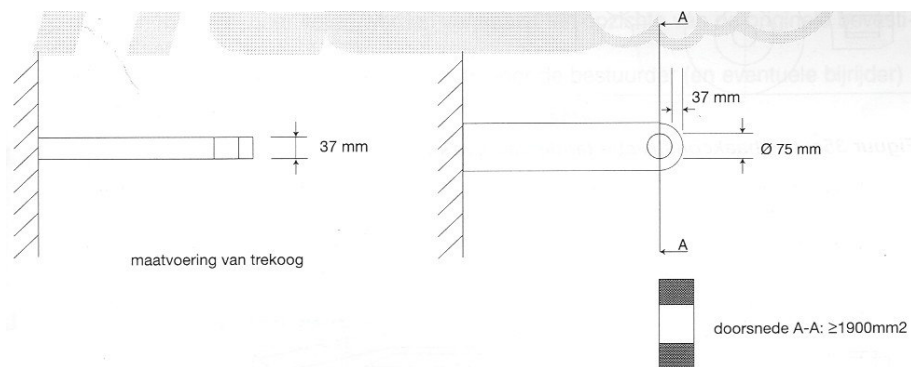


Figuur 2: maatvoering steigerbegrenzers, standaard, sport en supersport trucks

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 mm² 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

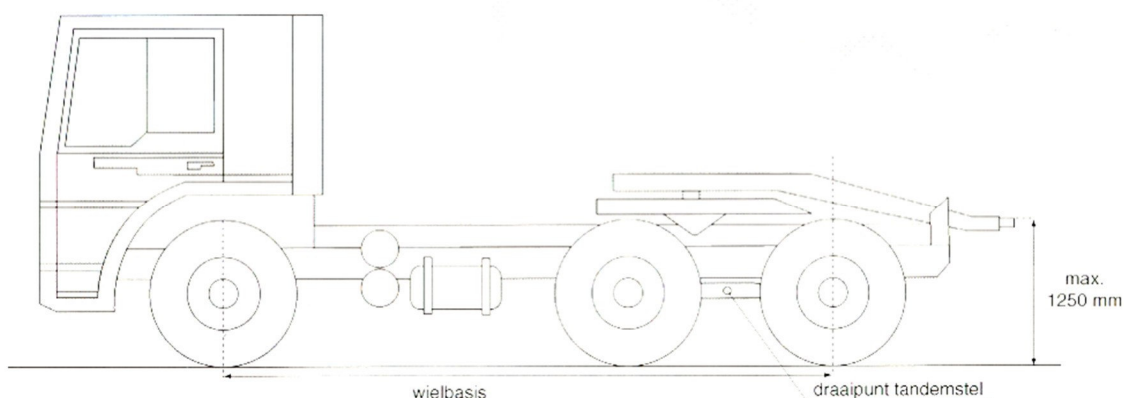
Doorsnede A-A	≥ 1900 mm ²
Maat B	= 37 mm
Trekkoog diameter F	= 75 mm

Figuur 3: afmetingen trekhaak S-divisie trucks

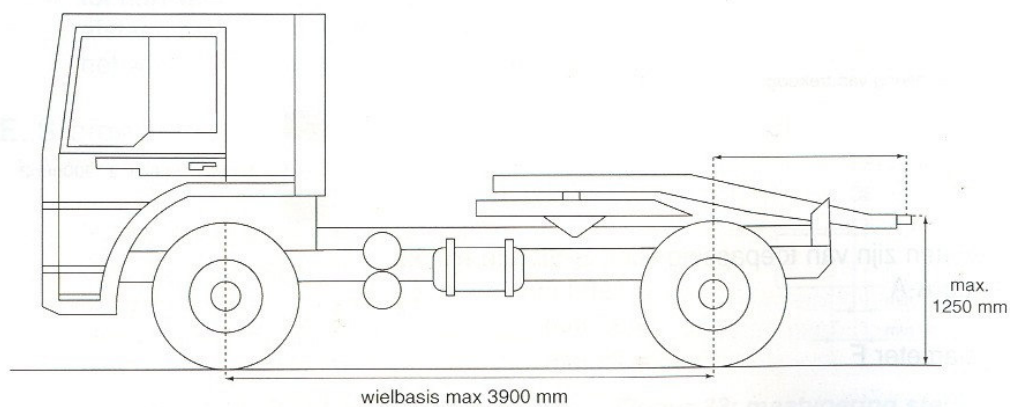
- f. Het aanhaakpunt moet zich minimaal 20% van de wielbasis achter het hart van de achteras bevinden.
 - g. Een aanhaakpunt verder dan 500 mm achter het achterste deel van de truck is niet toegestaan. Een aanhaakpunt meer dan 300 mm binnen het achterste deel van de truck is niet toegestaan.
2. Voor de standaardklasse en standaard XL klasse gelden de volgende aanvullende regels:
 - a. De truck dient voorzien te zijn van een zichtbare opleggerschotel, minimaal 40 cm voor hart achteras, maximaal 100 cm voor hart achteras.
 - b. Het trekkoog dient door middel van een kingpin gemonteerd te worden aan de opleggerkoppeling. Tijdens de trekpoging dient de borging van het slot aangebracht te zijn.
 - c. Het trekkoog dient gemonteerd te worden volgens figuur 4a of b.
 - d. Het aanhaakpunt mag zich maximaal 1.250 mm achter het hart van het achterwiel bevinden.
 - e. De bovenzijde van het aanhaakpunt mag zich maximaal 1.170 mm vanaf de grond bevinden.
 - f. Voor de standaard XL klasse is het toegestaan om in afwijking van dit artikel de trekhaakconstructie toe te passen zoals voorgeschreven voor de sportklasse, waarbij de positie van het aanhaakpunt niet mag afwijken van de leden c en d van dit artikel.
 3. Voor de sportklasse 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 8.000 kg 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 1.100 mm vanaf de grond bevinden.
 - c. De trekhaak moet zich minimaal 1000 mm vanaf de grond kunnen bevinden.
5. Voor de supersportklasse 5.000 kg 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 1.000 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/achterzijde

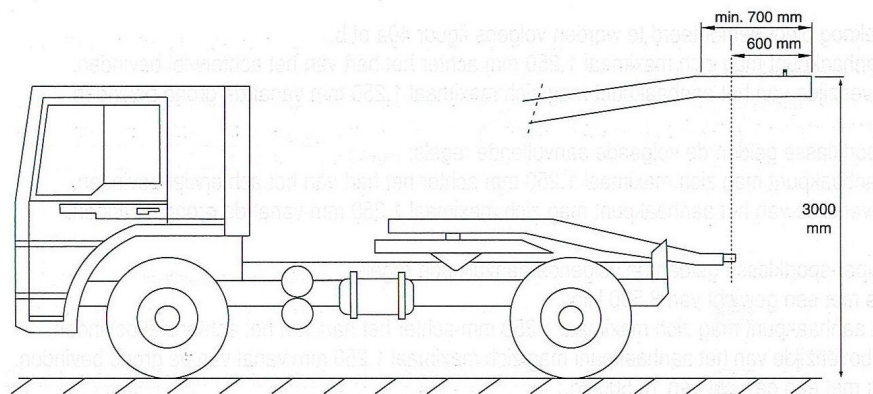
1. Voor alle klassen gelden de volgende regels:
 - a. Alle gewichten dienen degelijk te zijn bevestigd.
 - b. Tijdens de trekpoging is het gebruik van beweegbare gewichten of gewichtdragers niet toegestaan. Beweegbare gewichten of gewichtendragers dienen daartoe zichtbaar geblokkeerd te zijn en de bediening dient vanuit de cabine niet mogelijk te zijn.
 - c. Gewichten of enig ander deel van de truck, uitgezonderd de trekhaak, mogen niet verder dan 1250 mm achter het hart van de achteras 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

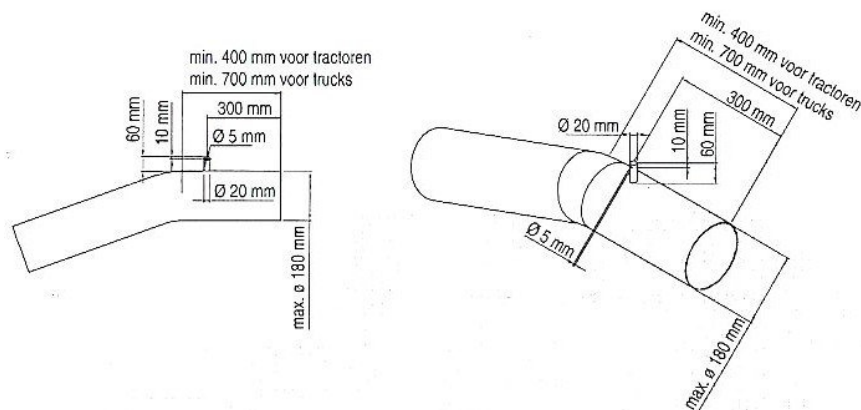
1. Voor alle klassen geldt: reclame borden zijn toegestaan, mits deze niet buiten de truck uitsteken en het zicht van de bestuurder niet belemmeren. Met uitzondering van de borden draaiend gemonteerd in het wiel mogen borden niet beweegbaar aan de truck zijn gemonteerd.

J. Uitlaatverlenging voor indoorwedstrijden.

1. Voor alle klassen gelden de volgende regels:
 - a. Tenzij de NTTTO 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.



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 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 en Tdivisie klassen.
4. Het is alleen de bestuurder en maximaal één bijrijder toegestaan zich op een rijdend voertuig te bevinden. Meerijden is op het gehele wedstrijdterrein uitsluitend toegestaan op de daartoe bedoelde stoelen in de cabine.
5. De bestuurder en maximaal twee helpers (of één bijrijder en één helper) worden toegelaten tot de baan. Voor bijrijder en helper(s) 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 (of meer dan één bijrijder en één helper) zonder toestemming binnen de publieksafzetting bevinden, kan tot diskwalificatie van het voertuig worden overgegaan.
6. Het is de rijder en/of helpers 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.
7. 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.
8. Indien de wedstrijdjury besluit op een indoorwedstrijd een deelnemersvergadering te houden, zijn de deelnemers verplicht deze bij te wonen.
9. 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 12 meter breed zijn (of ten minste 8 meter breed in het geval van een demo). De kalklijnen dienen minimaal 10 meter van elkaar te staan (of ten minste 7 meter in het geval van een demo). Bij twee banen naast elkaar moet er een minimale tussenruimte van ten minste 3 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.
3. Tijdens de trekpoging heeft niemand behalve de baanfunctionarissen, de bestuurder en de eventuele bijrijder van het voertuig toegang tot de baan. Als de baan wordt beschouwd de baan met aan alle zijden een ruimte van 10 meter breed of 6 meter in het geval barriers zijn geplaatst. Baanfunctionarissen zijn de sleepwagenoperator, de begin- en eindvlagger en overige leden van de wedstrijdjury.
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.
9. Een ieder die zich op de baan of in het parc fermee bevindt moet reflecterende kleding dragen. Advies is vlam vertragend.

C. De trekpoging

1. De startvolgorde wordt door loting vastgesteld.
2. De eerste deelnemer op de startlijst maakt een proeftrek. Indien de sleepwagen afstelling na een proeftrek wordt aangepast maakt de opvolgende deelnemer een proeftrek.
3. Na maximaal drie trekpogingen wordt de definitieve afstelling van de sleepwagen bepaald, behalve wanneer de sleepwagenbemanning een fout heeft gemaakt met de afstelling van de sleepwagen, dan wel de afstelling van de sleepwagen naar het oordeel van de wedstrijdjury te veel afwijkt voor een goed verloop van de wedstrijd.
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. 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.
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. Indien de sleepwagen afstelling niet wordt gewijzigd telt de trekpoging wel als zodanig mee.



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. Een deelnemer mag pas dan aan zijn trekpoging beginnen als de begin- en eindvlagger de groene vlag geven.
10. Een sleepstart is niet toegestaan.
11. Elk voertuig moet met een strak getrokken ketting aan zijn trekpoging beginnen. Rukken is niet toegestaan, ook niet tijdens de trekpoging.
12. Het is verboden om tijdens de trekpoging abrupt te sturen, ter beoordeling van de eindvlagger.
13. Tijdens de trekpoging is het gebruik van communicatieapparatuur (zoals telefoons, mobilifoons, portofoons, e.d.) door de bestuurder en bijrijder in de truck en eventuele helper(s) niet toegestaan.
14. Als een deelnemer 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, mits de sleepwagen de dertigmeterlijn niet is gepasseerd, de trekpoging éénmaal overdoen. Hiermee vervalt het resultaat van de eerste poging.
15. Na de onder punt 14 omschreven stop mag er niets aan het voertuig worden gewijzigd en de baan wordt niet opnieuw bewerkt.
16. Als de deelnemer binnen de twintig meter wordt afgevlagd, is de trekpoging ten einde.
17. Een deelnemer mag zes plaatsen op de startlijst opschuiven als er tijdens de eerste trekpoging materiaalbreuk optreedt voor de sleepwagen de dertig-meterlijn is gepasseerd. Hiermee vervalt het resultaat van de eerste poging.
18. 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.
19. Als de wedstrijdmaschine tijdens een trekpoging buiten de baan raakt, wordt de deelnemer afgevlagd. Het resultaat van de trekpoging wordt hierdoor op 0 meter gesteld. 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 op 0 meter gesteld. *Noot:* het aanraken of overschrijden van de kalklijn wordt aangemerkt als zijnde buiten de baan.
20. 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.
21. 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.
22. Elke poging waarbij het voertuig aankoppelt aan de sleepwagen en een meetbare afstand trekt, zal worden beschouwd als een trekpoging.
23. Alle wedstrijdmachines 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.
24. Het terugrijden naar de pits en het rijden in de pits (zie paragraaf A, punt 3) dient stapvoets te geschieden.



25. Na de trekpoging moet de truck binnen de wedstrijdruimte blijven, totdat de wedstrijdjury toestemming geeft om deze ruimte te verlaten. De wedstrijdruimte bestaat uit de wedstrijd baan en de retourbaan tot aan het startpunt van de wedstrijd baan. Nadat een deelnemer de wedstrijdruimte verlaat vervalt het recht op protest op het resultaat van de eigen trekpoging.
26. 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.
27. Wanneer de eerste vijf deelnemers uit een klasse een full pull maken, danwel dit naar inschatting van de wedstrijdjury het geval zal zijn, 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.
28. Wanneer een deelnemer in de pull-off 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, mits de sleepwagen de dertig-meterlijn niet is gepasseerd, de trekpoging éénmaal overdoen.
29. 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.
30. 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, dan wel de afstelling van de sleepwagen naar het oordeel van de wedstrijdjury te veel afwijkt voor een goed verloop van de wedstrijd.
31. De startvolgorde in een pull-off is de oorspronkelijke startvolgorde van de kwalificatie. Er kan geen gebruik worden gemaakt van de regel om zes plaatsen op te schuiven.
32. 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.
33. 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 uitlopmogelijkheden 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.
34. 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.
35. 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.
36. 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 het startgeldbedrag voor hun klasse uitbetaald.
7. Bij staken van een wedstrijd worden aan de volledig afgewerkte klassen wedstrijdpunten toegekend.
8. Indien de klasse op het moment van staken nog niet volledig is gereden beslist de wedstrijdjury of wedstrijdpunten worden toegekend.
9. De klassen die na staken van een wedstrijd niet meer worden verreden, komen niet in aanmerking voor wedstrijdpunten.

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 competitieleider, 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 wedstrijdleider 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. Formulieren hiervoor zijn verkrijgbaar bij de wedstrijdleider. 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 deelnemer kan door de wedstrijdjury worden uitgesloten van deelname aan een wedstrijd en/of een andere sanctie opgelegd krijgen 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;
 - wanneer er geen meting van het motortoerental op de voorgeschreven wijze mogelijk is of bij fraude met de meting van het motortoerental;
 - onreglementair gebruik van brandstof, vloeistoffen, gassen of andere toevoegingen, die bedoeld zijn om het motorvermogen te beïnvloeden. 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, vloeistoffen, gassen en/of andere toevoegingen, zullen de kosten die gemaakt zijn voor het laten testen van de monsters verhaalt worden op het (de) desbetreffende team(s).
 - 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.
- Bij een eventuele tweede constatering van een van bovenstaande feiten in hetzelfde wedstrijdjaar, is het VTN bestuur bevoegd de deelnemer te diskwalificeren voor één (1) jaar en tien(10) dagen met de intrekking van alle behaalde punten van dat jaar.
5. Een trekpoging kan om een van de volgende redenen ongeldig worden verklaard, zonder recht op een nieuwe trekpoging:
 - overschrijding van het maximaal toegestane motortoerental;
 - 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 er/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 wedstrijdtrucks, op alle wedstrijden, om een stuk olie- en brandstofbestendig zeil of plastic onder de truck te hebben liggen op de parkeerplaats in het rennerskwartier zodat er geen vervuiling van de bodem kan optreden. Het zeil moet een afmeting hebben van 3x5 meter. Na de wedstrijd moet het plastic of zeil met de vervuilde zijde naar binnen worden opgevouwen, zodat er geen vervuiling van de bodem plaatsvindt.
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. In de strijd om de Nederlandse kampioenschappen kunnen schrapresultaten worden toegekend aan een competitie. Voor aanvang van de competitie dient het aantal schrapresultaten te worden vastgesteld. Een schrapresultaat wordt toegekend aan de competitiewedstrijd met het laagste resultaat van de betreffende deelnemer.
3. De puntenscore voor alle klassen per competitiewedstrijd is als volgt:

eerste plaats	30 punten	achtste plaats	15 punten
tweede plaats	25 punten	negende plaats	14 punten
derde plaats	22 punten	tiende plaats	13 punten
vierde plaats	20 punten	elfde plaats	12 punten
vijfde plaats	18 punten	twaaftde plaats	11 punten
zesde plaats	17 punten	dertiende plaats en lager	10 punten
zevende plaats	16 punten		
4. 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.
5. Deelnemers die voor de sleepwagen verschijnen en de sleepwagen over een meetbare afstand verplaatsen, krijgen automatisch 10 aanhaakpunten toegekend.
6. Indien er op een wedstrijd een gelijke uitslag is worden de punten gelijk verdeeld onder die deelnemers die het betreft.
7. 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 klasseringen van VTN. Dit hoofdstuk is niet van toepassing voor sleepwagens die voldoen aan het EPS reglement of het ETPC reglement en EPS respectievelijk ETPC goedgekeurd zijn. Gebruik van EPS of ETPC sleepwagens is voor VTN evenementen toegestaan op basis van de toelating van EPS of ETPC.

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 pushdown 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 brand 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.