

Ansprechpartner für anfallende Fragen aus diesem Reglement richten sie bitte an vorstand@oetpo.at

Dieses Reglement wird nicht im Internet veröffentlicht, sie erhalten es auf Anfrage beim jeweiligen Veranstalter oder unter vorstand@oetpo.at

Die Teilnehmer bzw. die Teamchefs der Veranstaltung sind selbst dafür verantwortlich, um sich über etwaige Aktualisierungen zu erkundigen!

• Allgemeines

○ Sicherheit

1. Auf jeder von der ÖTPO vergebenen Veranstaltung ist Sicherheit oberstes Gebot.
2. Es ist eine Vielzahl verschiedener Sicherheitseinrichtungen erforderlich, und diese Einrichtungen müssen an vielen verschiedenen Stellen des Fahrzeuges erscheinen. Während des Ziehens muss Sicherheit bei jedem immer an erster Stelle stehen. Das Ende der Bahn muss zu jeder Zeit freigehalten werden. Die ÖTPO wird keine Veranstaltung durchführen, auf der jemand einem Sicherheitsrisiko ausgesetzt ist. Jeder ist für die Sicherheit selbst verantwortlich.
3. Der Veranstalter, die Fahrer, die Zuschauer und die ÖTPO-Funktionäre müssen zusammenarbeiten, um die Sicherheit aller Beteiligten zu gewährleisten.

○ Gewährleistungsausschluss

1. Die Regeln in diesem Buch sind als Leitfaden für den Traktor-Pulling-Sport gedacht. Sie beziehen sich auf die Sicherheit der Ausrüstung, und liegen im Verantwortungsbereich jedes einzelnen Fahrers, der an der Ausübung dieses Truck- und Traktor Sportes teilnimmt und sich diesen Regeln unterwirft.
2. Es ist keine ausdrückliche oder stillschweigende Garantie für Sicherheit beabsichtigt, noch darf diese aus der Veröffentlichung dieser Regeln gefolgert werden, auch dann nicht, wenn die Regeln eingehalten werden. Nichts in diesem Reglement sollte als eine Garantie gegen Schäden oder Tod von Teilnehmern, Helfern oder Zuschauern ausgelegt werden. Die Ausführungen und Vorschriften, die in diesem Reglement in Kraft gesetzt werden, basieren auf den Vorschlägen der WPI/NTPA, der ETPC sowie den einzelnen nationalen Verbänden.

Anmerkung:

Alle Teilnehmer werden daran erinnert und ermutigt, den Vorstand ihrer Organisation anzusprechen, sollten sie beabsichtigen, ein Wettbewerbsfahrzeug zu bauen, bei dem neue oder einzigartige Techniken verwendet werden. Dasselbe gilt bei beabsichtigtem Umbau, Änderung oder Wechsel eines vorhandenen Fahrzeuges, wo solche Entwicklungen, Techniken oder Veränderungen im Hinblick auf einzelne Punkte des Reglements Fragen bezüglich Bau und/oder Sicherheit entstehen lassen könnten.

• Wettbewerbsregeln

○ Teilnahmeberechtigte Fahrer

1. Alle Wettbewerber, die an einer Pulling-Veranstaltung teilnehmen, die von einem Mitglied der ETPC sanktioniert ist, müssen eine gültige Lenkerberechtigung vorweisen können. Wettbewerber müssen 18 Jahre alt sein.
2. Jeder Fahrer muss vor dem Wettbewerb bzw. bis zum vom Veranstalter festgelegten Anmeldeschluss ein schriftliches Anmeldeformular abgeben.
3. Alle Fahrer sollten sauber und korrekt angezogen sein; die LKW sollten bei Veranstaltungsbeginn gesäubert sein.
4. Alle Fahrer sind verpflichtet, bei einer eventuellen Fahrerbesprechung durch den Rennleiter teilzunehmen.

○ Teilnahmeberechtigte Fahrzeuge

1. Alle teilnehmenden LKW müssen eine gültige Straßenzulassung haben und dem KFG in der jeweils aktuellen Fassung entsprechen. Sämtliche vorgelegte Dokumente müssen in deutscher Sprache verfasst und deutlich lesbar sein.
2. LKW, die dem technischen Reglement nicht entsprechen, sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Entscheidung darüber obliegt den technischen Kommissaren sowie der Rennleitung.
3. Auf von der ÖTPO sanktionierten Veranstaltungen werden nur die in diesem Reglement beschriebene Standardklassen gefahren.
4. Diese Klassen sind für die Teilnehmer aus der Umgebung gedacht. Welche Gewichtsklassen an den Start gehen, obliegt dem jeweiligen Veranstalter.
5. Innerhalb dieser Klasse gibt es keine nationale Meisterschaft der ÖTPO.

• Technische Vorschriften für die Fahrzeuge

1. Dieses Reglement deckt die Sicherheitsaspekte der Klassen für serienmäßige LKW ab.
2. Der LKW muss augenscheinlich in genehmigtem Zustand sein.
3. Der Motor muss äußerlich original sein. Zum Motor gehört auch die Einspritzpumpe.
4. Der LKW muss angemeldet sein und eine gültigen Begutachtungsplakette (§57a KFG) haben. Ist dies nicht der Fall, ist der Start nicht zulässig.
5. Eine Aufladung ist auf einen (1) Turbolader begrenzt, es sei denn, das Fahrzeug wurde vom Hersteller mit mehreren Ladern ausgeliefert. Nachgerüstete oder veränderte Turbolader sind nicht zulässig.
6. Es dürfen nur die vom Hersteller vorgesehenen Kraftstoffe verwendet werden. Zusatzstoffe und Verbrennungsbeschleuniger sind nicht erlaubt.
7. Das zulässige Gesamtgewicht gemäß Zulassungsschein darf nicht überschritten werden.
8. Es muss die serienmäßige (genehmigte) Reifendimension verwendet werden.
9. Es ist nur Gummibereifung erlaubt. Raupen, Ketten oder dergleichen sind nicht zulässig!
10. Ein nicht seriennaher Reifenschnitt oder übermäßige nachgeschnittene Reifen sind nicht zulässig.
11. Die Zugverbindung zum Bremswagen erfolgt über ein Zugmaul, wobei die Anhängöhe bei maximal 80 cm liegen muss.
12. Der Winkel der eingehängten Zugkette bzw. des Zugseils zum Boden darf 25° nicht überschreiten.
13. Das Zugmaul muss in alle Richtungen starr sein und entsprechend stabil befestigt sein.
14. LKW mit Kranaufbauten sind nicht teilnahmeberechtigt.

15. Planen, Netze oder andere übliche Betriebshilfsmittel müssen sicher befestigt sein.
16. Fahrzeuge mit nicht serienmäßig getönten Scheiben sind nicht zulässig.
17. Außer dem Treibstoff dürfen keine gefährlichen Stoffe am LKW zulässig.

• **Durchführung einer Veranstaltung** (Auszug aus dem Hauptreglement der ÖTPO)

○ **Allgemeine Regeln**

1. Der Teilnehmer muss über den Inhalt des Reglements Bescheid wissen.
2. Bei Unklarheiten oder Zweifelsfällen wird auf das Hauptreglement der ÖTPO bzw. ETPC zurückgegriffen.
3. Der Teilnehmer muss mindestens 18 Jahre alt sein und im Besitz eines gültigen Führerscheins der Klasse C sein.
4. Der Teilnehmer nimmt auf eigenes Risiko an einer Veranstaltung teil.
5. Alle LKW müssen vorab beim Veranstalter gemeldet werden. Der Veranstalter entscheidet über die Anzahl, Klassen und auch die Teilnahme der Fahrzeuge. Vorzugweise sollen LKW aus der Umgebung des Veranstaltungsortes starten.
6. Die Starterlisten sind beim Messplatz / Laserwagen abzuholen
7. Wettkampfgelände sind die Bahn und die Sicherheitszonen rings um diese Bahn. Also ab Start, jeweils 10m links und rechts der Bahn und der Sicherheitsauslauf von 30m am Ende der Bahn.
8. Der Vorstartbereich ist ein vom Veranstalter gekennzeichnete und auch abgesperrter Bereich. In ihm dürfen sich nur die notwendigen Mitglieder eines Teams aufhalten: Der Fahrer und max. 2 Helfer.
9. Das Fahrerlager ist ein vom Veranstalter abgesperrte Bereich, in dem die teilnehmenden Fahrzeuge und andere für den Start unbedingt notwendige Fahrzeuge aufgestellt werden. Andere Geräte oder Fahrzeuge müssen auf dem allgemeinen Parkplatz abgestellt werden.
10. Die Rennleitung und/oder die technischen Kommissare haben das Recht, Teilnehmer vom Wettbewerb auszuschließen, wenn dieser sich nicht an die aufgestellten Regeln hält.
11. Dem Fahrer oder seinen Helfern ist es absolut verboten unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen stimulierenden Mitteln am Wettkampf teilzunehmen oder sich auf dem Wettkampfgelände oder dem Vorstartbereich aufzuhalten. Zuwiderhandlungen enden sofort in der Disqualifikation des Teams.
12. Auf dem ganzen Veranstaltungsgelände darf nur mit Schritttempo gefahren werden.
13. Jeder LKW kann nur einmal in einer Gewichtsklasse starten.
14. Jeder LKW muss technisch abgenommen werden.
15. Der Motor eines teilnehmenden LKW darf nur gestartet werden, wenn der Fahrer auf dem Fahrzeug sitzt. Er darf den Fahrersitz erst wieder verlassen, wenn der Motor komplett zum Stillstand gekommen ist.
16. Ist der LKW in Betrieb, ist nur der Fahrer auf dem Fahrzeug erlaubt. Generell sind keine Mitfahrer erlaubt.
17. Nur der Fahrer und ein Helfer dürfen sich während des Pulls auf dem Wettkampfgelände (Bahnbereich) aufhalten. Hält sich ein Teammitglied ohne Berechtigung auf dem Wettkampfgelände auf, kann das gesamte Team disqualifiziert werden.
18. Ein Teilnehmer wird von der Teilnahme ausgeschlossen, wenn er sich unsportlich gegenüber anderen Fahrern, Funktionären oder Zuschauern verhält.
19. Es ist verboten, während des Pulls zu rauchen, zu trinken oder andere Dinge zu sich zu nehmen.

20. Jeder Teilnehmer muss innerhalb von 3 Minuten, nachdem der Bremswagen auf der richtigen Position steht, den Pull begonnen haben. Das Team kann die Startposition des Bremswagens selbst bestimmen.
21. Solange eine rote Flagge gezeigt wird, darf der Pull nicht gestartet werden. Der Pull darf erst gestartet werden, wenn von beiden Flaggenmännern die grüne Flagge gezeigt wird.
22. Der Start darf nur mit stramm angezogener Kette bzw. Seil erfolgen. Anrucken ist nicht erlaubt, auch nicht während des Pulls.
23. Wird während des Pulls eine rote Flagge gezeigt, ist der Pull sofort zu unterbrechen. Bei einem Verstoß wird der Pull nicht gewertet. Er kann nicht wiederholt werden.
24. Kommt das Fahrzeug während des Pulls an oder über die seitlichen Bahnbegrenzungslinien wird der Pull nicht gewertet und der LKW disqualifiziert. Er kann nicht wiederholt werden.
25. Der erste Teilnehmer hat einen Testpull. Bevor er die Bahn verlässt, muss er entscheiden, ob der Pull gewertet werden soll oder nicht und dieses vor dem Verlassen der Bahn der Rennleitung oder dem zweiten Flaggenmann mitteilen. Soll er nicht gewertet werden, kann er noch einmal starten. Ebenso kann die Rennleitung den Bremswagen nach dem ersten Pull anders einstellen lassen. Der LKW kann den Pull dann wiederholen, wenn der Bremswagen schwerer eingestellt wird. Wird der Bremswagen hingegen leichter eingestellt kann der Fahrer seinen Pull auch in die Wertung gehen lassen.
26. Ein Pull wird dann gewertet, wenn mindestens 3cm gezogen worden sind.
27. Jeder LKW muss aus eigener Kraft vor den Bremswagen fahren und auch wieder wegfahren. Falls es der Bahnzustand (zu viel Erdmaterial oder zu tiefe Löcher in der Bahn) oder ein technischer Defekt das Wegfahren nicht möglich machen, ist dieses kein Grund zur Disqualifikation.
28. Es werden maximal zwei Qualifikationsdurchgänge zum Stechen gefahren. Bei mehr als 10 Startern in einer Klasse kann die Rennleitung den zweiten Qualifikationsdurchgang in dieser Klasse streichen.
29. Das Stechen erfolgt nach der Reihenfolge der Full Pulls.
30. Die Platzierungen ergeben sich aus der besten, gezogenen Weite im Stechen, bzw. den Vorläufen. Die Weiten werden nicht addiert. (Erklärung: Wer im Stechen am weitesten gezogen hat, hat gewonnen)
31. Muss aus nicht vorherzusehenden Umständen eine Klasse neu gestartet werden, wird nach der gleichen Startreihenfolge gestartet. Disqualifikationen aus dem Erstpull sind dann gegenstandslos.
32. Bei Streitigkeiten wird nach dem Hauptreglement entschieden. Es kann während einer Veranstaltung bei einem Mitglied des Vorstandes oder der Rennleitung eingesehen werden.

• Rennleitung, Tech Team, Umweltbeauftragter und Bahn

Alle aktiven Funktionäre der ÖTPO am Veranstaltungstag unterliegen der Verantwortung und Leitung des Rennleiters. Die Rennleitung ist die oberste Instanz im Rennablauf. Die Entscheidungen des Tech Teams und des Umweltbeauftragten werden eigenständig getroffen und sind endgültig bindend.

Alle getroffenen Entscheidungen vom Tech Team und Umweltbeauftragten werden eigenständig getroffen und sind bindend. Sie können nicht beeinsprucht werden.

Die Vereinsleitung mischt sich nicht in den Rennablauf ein.

Nur in Ausnahmefällen kann der Vorstand zu Rate gezogen werden.

Das letzte Wort hat der Rennleiter.

1. Bei allen offiziellen Wettbewerben muss eine Lehmbahn vorhanden sein, die eine Länge von 120 Metern hat und nicht weniger als 10 m breit ist. Weiterhin muss ein 30 Meter langer Auslauf vorhanden sein, breit genug, das die Fahrzeuge aus der Bahn heraus fahren können. An jeder

Seite der Bahn muss mindestens 10 Meter als Sicherheitsbereich vorhanden sein. Bei Hallenveranstaltungen können die Abmessungen und Sicherheitsbereichen abweichend sein.

2. Jede Bahn muss nach jedem Lauf instandgesetzt und befestigt werden.
3. Befindet sich ein Fahrzeug unter grüner Flagge, darf sich außer dem Bahnpersonal und dem Wettbewerber niemand auf der Bahn aufhalten.

Als Bahn ist der für den Pull abgegrenzte Bereich + 0,5 m in jede Richtung sowie die Auslaufzone am Ende der Bahn definiert.

4. Bei jedem Pull müssen zwei Flaggenmänner anwesend sein. Derjenige mit der Startflagge ist für den ordnungsgemäßen Zustand der Bahn, des Fahrzeugs und des Fahrers verantwortlich. Der zweite Flaggenmann hat darauf zu achten, ob das Fahrzeug von der Bahn abkommt.
5. Das Ziehen oder das Verlassen der Startlinie unter roter Flagge ist ein Grund zur Disqualifikation.
6. Vor jedem Versuch wird der Bremswagen zur Startlinie vor- oder zurückgeschleppt. Kein offizieller Pull darf in irgendeiner Richtung abweichend von der Startlinie beginnen. Zum Start muss die Vorderkante der Kufe an der Startlinie sein, und der Vorschub muss eingeschaltet sein.
7. Jeder Wettbewerber hat die Möglichkeit, den Bremswagen für seine/ihre beiden Versuche auf eine Startposition nach seinem Wunsch an der Startlinie stellen zu lassen. Der Bremswagenfahrer muss davon in Kenntnis gesetzt werden, an welcher Stelle der Wettbewerber den Bremswagen platziert haben möchte, wenn der vorherige Teilnehmer von dem Bremswagen abgehakt wird. Es wird empfohlen, die Crewmitglieder mit einzubeziehen, den Bremswagen auf den Punkt setzen zu lassen, um die Veranstaltung zügig vorankommen zu lassen.

• Testlauf und Wiederholungen

1. Der erste Wettbewerber jeder Klasse ist gleichzeitig Testfahrer. Ist die Einstellung des Bremswagens richtig, kann der Lauf gewertet werden. Der Fahrer hat jedoch die Möglichkeit, den Lauf zu wiederholen, nachdem sechs (6) weitere Starter ihren Versuch gemacht haben.
2. Sollte die Startnummer eins beim ersten Startversuch, also dem Testpull, die Bahnbegrenzung verlassen, darf er den Zug wiederholen.
3. Muss die Einstellung des Bremswagens wiederholt geändert werden, so wird der erste Fahrer nach jeder Neueinstellung als Testfahrer angesehen.
4. Jeder Start muss mit gespannter Zugkette durchgeführt werden. Dem Bewerber ist es gestattet, zwei Startversuche durchzuführen. Geht der Fahrer vor der 20 m Marke vom Gas, darf er den Zug wiederholen, selbst wenn er über die 20 m Marke hinausfährt. Das Ergebnis wird dann nicht gewertet. Geht der Fahrer nicht vom Gas, darf er nicht wiederholen. Sinn dieser Regelung ist es, dass die Fahrer nicht vor der 20 m Marke ruckartig bremsen müssen, sondern so weich wie möglich zum Stehen kommen. Ruckartiges Anfahren ist nicht gestattet und kann zur Disqualifikation führen. Es ist dem Rennleiter überlassen, dieses zu entscheiden.
5. Es braucht keine Instandsetzung der Bahn vor dem zweiten Versuch durchgeführt werden.
6. Wird eine Klasse nochmals gestartet, haben alle Wettbewerber, die vorher in dieser Klasse schon gefahren sind, die gleichen Rechte wie der Testfahrer. Soll ein Start wiederholt werden, obliegt es dem Wettbewerber, den Rennleiter von seiner/ihrer Entscheidung zu unterrichten.
7. Sollten in einer Klasse die ersten fünf Starter alle einen Full-Pull schaffen, kann der Rennleiter die Klasse wiederholen lassen.
8. Entscheidet sich der Fahrer für eine Wiederholung, muss diese Entscheidung getroffen werden, bevor das Fahrzeug den Bahnbereich verlässt.
9. Eine Disqualifikation beim ersten Versuch zieht automatisch nach sich, dass man diesen Versuch nicht wiederholen kann. Nur wenn die ganze Klasse wiederholt wird, darf der Teilnehmer nochmals unter seiner Startnummer starten.
10. Der Wettbewerber muss spätestens drei Minuten *nach Aufforderung durch den Flaggenmann* gestartet sein (Kette aus eigener Kraft gespannt und das Handzeichen für die Startbereitschaft

geben). Jede Verzögerung zieht eine Disqualifikation nach sich. *Verzögerungen die nicht durch den Wettbewerber verursacht sind, werden den 3 Minuten aufgeschlagen.*

Wird der erste Flaggenmann informiert, kann der Wettbewerber um sechs Startnummern zurückgesetzt werden. Die Regelung kann allerdings nur einmal pro Teilnehmer und Klasse in Anspruch genommen werden.

11. Stellt sich vor dem ersten offiziellen Zug, also beim Testpuller, ein technisches Problem ein, kann der Rennleiter das Fahrzeug um sechs Startnummern zurücksetzen oder es als letztes in der Klasse starten lassen.
12. Stellt sich innerhalb der ersten 20 m ein technisches Problem, kann sich der Wettbewerber um sechs Startnummern zurücksetzen lassen. Er hat maximal zwei Versuche.
13. Stellt sich beim letzten Fahrzeug in der Klasse ein technisches Problem ein, dann hat der Fahrer sechs Minuten Zeit sich am Bremswagen einzuhängen und einen Versuch zu starten.
14. Bei jeder Wiederholung, die durch ein "Versagen des Wettbewerbes" verursacht wurde, kann sich der Fahrer, nach seinem Ermessen, um sechs Plätze zurücksetzen lassen.
15. Wird der Bremswagen nach einem Pull des Testfahrers auf eine leichtere Einstellung zurückgesetzt, darf der Wettbewerber diesen Pull für sich in werten lassen.

• Stechen (Pull-Off)

1. Jeder Start muss mit gespannter Zugkette durchgeführt werden. Dem Bewerber ist es gestattet, zwei Startversuche durchzuführen. Geht der Fahrer vor der 20 m Marke vom Gas, darf er den Zug wiederholen, selbst wenn er über die 20 m Marke hinausfährt. Das Ergebnis wird dann nicht gewertet. Geht der Fahrer nicht vom Gas, darf er nicht wiederholen. Sinn dieser Regelung ist es, dass die Fahrer nicht vor der 20 m Marke ruckartig bremsen müssen, sondern so weich wie möglich zum Stehen kommen. Ruckartiges Anfahren ist nicht gestattet und kann zur Disqualifikation führen. Es ist dem Rennleiter überlassen, dieses zu entscheiden.
2. Erreicht der erste Wettbewerber nicht einmal die 38 m Marke, wird der Bremswagen neu eingestellt (beim Euro Cup und EM sind es 60 m). Voraussetzung dafür ist aber, dass der LKW selbst normal funktioniert hat. Die Neueinstellung geschieht nach dem Ermessen des Rennleiters.
3. Erreicht der erste Wettbewerber einen Full-Pull, müssen alle Mitbewerber mit der gleichen Bremswageneinstellung ziehen, es sei denn, der Rennleiter ist der Meinung, der Bremswagenfahrer hat bei der Einstellung einen Fehler gemacht.
4. "Floating Finishlines" (Verlängerung der Bahn beim Stechen auf max. 110 m) wird nach Ermessen der Bahnverantwortlichen vorgesehen, aber nur im Stechen. Die neue Zielmarke muss eindeutig mit Kreide markiert sein. Die Starter müssen bei einer Fahrerbesprechung und vor dem Stechen über die Anwendung dieser Regelung informiert werden. Der Auslauf muss mindestens 40 m betragen.
5. Die Reihenfolge der Startplätze erfolgt in der Reihenfolge, in der sich die Fahrer für das Stechen qualifiziert haben. Sie kann sich nur ändern, wenn der Rennleiter die Bremswageneinstellung ändern lässt. Beim Stechen kann man sich nicht um sechs Startpositionen zurücksetzen lassen.
6. Wird das Stechen nicht auf derselben Bahn, mit demselben Bremswagen oder am gleichen Tag durchgeführt, kann der erste Fahrer den ersten Zug machen oder sich um sechs Startnummern zurücksetzen lassen.

• Zusammenfassung von Gründen für eine Disqualifikation

1. Verlust von Ballastgewichten unter grüner Flagge.
2. Verlust von Teilen oder Ausfall der Sicherheitseinrichtungen unter grüner Flagge.
3. Übermäßiger Verlust von Flüssigkeit bei grüner Flagge (gleichmäßiger oder pulsierender Fluss, der sich über die Bahn ergießt, oder ein Fleck von mehr als 200 mm Durchmesser).

4. Verwendung von nicht erlaubtem Treibstoff (Nitromethan, Nitrooxid, andere Sauerstoffträger oder Verbrennungsbeschleuniger).
5. Überschreitung der seitlichen Bahnbegrenzungen durch das ziehende Fahrzeug oder Berührung der Kreidemarkierungen durch den LKW.
6. Unsichere Fahrweise.
7. Verwendung unzulässiger Ausrüstung.
8. Start unter roter Flagge.
9. Bei der Verwendung eines nicht dem Reglement entsprechenden Zugpendels droht der Entzug aller Punkte und eine Sperrung für ein Jahr und zehn Tage vom Tage der Zuwiderhandlung an.
10. Jede absichtliche Verletzung des Reglements gilt als illegal und wird nach Ermessen des ÖTPO Vorstands bestraft.
11. Eine Entscheidung der ETPC Jury oder des Rennleiters ist endgültig und kann nicht angefochten werden. Wird jedoch eine gute und vernünftige Begründung hervorgebracht, kann die Jury oder der Rennleiter sein Urteil revidieren oder abändern.
12. Überschreitung der zulässigen Startzeit

• Proteste

1. Jeder Wettbewerber, der das Gefühl hat, das Fahrzeug eines anderen Teilnehmers entspräche nicht dem Reglement, kann gegen dieses Fahrzeug Einspruch einlegen. Der Team Chef protestiert im Namen des Teilnehmers vor der Internationalen Jury, bzw. dem Rennleiter. Er muss dabei ein Pfand in Höhe von 250 Euro **in bar** hinterlegen. Entspricht das Fahrzeug dem Reglement, wird das Pfand einbehalten; entspricht es nicht dem Reglement, wird das Pfand dem Protestierenden zurückerstattet. Der Protest muss schriftlich verfasst werden und der Jury ausgehändigt werden, bevor die betroffene Klasse beendet ist.

Bei nationalen Veranstaltungen der ÖTPO muss der Protest dem Rennleiter oder einem der technischen Kommissare schriftlich übergeben werden.

2. Ein Vertreter der ETPC bzw. der ÖTPO hat einen Tag Zeit, das Fahrzeug zu überprüfen. Während dieser Zeit kann das Fahrzeug weiterhin teilnehmen.
3. Wird die Legalität des Kraftstoffes oder der Hubraum des Motors angezweifelt, muss Protest eingelegt werden bevor das Fahrzeug die Bahn verlässt.

Das Pfand beträgt in diesen Fällen 500 Euro, **in bar** zu hinterlegen.

- **Umweltschutzregeln**

1. Alle während eines Pulls aus einem Fahrzeug ausgelaufenen Flüssigkeiten müssen in einem speziell dafür konstruierten, an dem Fahrzeug montierten Behälter so aufgefangen werden, dass diese Flüssigkeiten nicht auf die Bahn gelangen können.
2. Es darf kein Öl oder andere Flüssigkeit ins Erdreich gelangen.
Für den Fall eines Feuersausbruchs muss trainiertes Personal in der Nähe der Bahn anwesend sein.
3. Der Umweltkommissar der ÖTPO überwacht den Ablauf am Veranstaltungsgelände. Seinen Anweisungen sind zwingend Folge zu leisten.
4. Die Richtlinien für das Verhalten am Veranstaltungsgelände sind beim Umweltkommissar erhältlich.

Zuwiderhandlungen werden gemäß dem Strafkatalog geahndet.