

Eurotrial-Sitzung 15. - 17.11.2024

Protokoll der Eurotrial-Sitzung 2024 // Finnland



Datum: 16. Nov, 2024; Ort: Wiklund Hotel Turku; Beginn & Ende: 9.30 - 18:30h

Schriftführer in Vertretung von Helen Skelcher: Marlon Lewandowsky

TeilnehmerInnen:

Offizielle des Eurotrial-Vorstands: Pia Hossli (Präsidentin), Lasse Larson (Technischer Leiter), Roberto Cevenini (Kassierer), Brynjar Erikson (Technischer Assistent), Sämy Gähwiler (Technischer Assistent), Vitaly Semenov (Website), Francesco Piana (PR Manager)

Nationen: Norwegen, Finnland, Zypern, Wales, England, Tschechische Republik, Italien, San Marino, Österreich, Schweiz, Deutschland

Abstimmungen: 11 Nationen + 2 Beamte des Eurotrial-Vorstands (Pia + Lasse) = 13 Stimmen, bei Stimmengleichheit zählt die Stimme des Präsidenten doppelt

à Das Abstimmungsverfahren muss Teil des Regelwerks sein

1. Begrüssung der Nationen

Präsidentin Pia Hossli begrüsst alle Offiziellen und Nationenvertreter und bedankt sich bei Finnland für die Einladung und die Organisation des Treffens.

2. ein Rückblick auf die diesjährige Eurotrial in Deutschland

Zusammenfassung aus Sicht der Organisatoren (Marlon):

Danke an alle Nationen, Teilnehmer, Zuschauer, Streckenposten und Helfer, die beim Eurotrial mitgemacht haben. Die große Anzahl der Teilnehmer war eine Herausforderung für das Organisationsteam. Die Organisation wurde in zwei Bereiche aufgeteilt. 1 = Infrastruktur durch zwei Privatpersonen (Camp, Zelt, Strom, Wasser, Verpflegung, Erholung, Duschen, etc.) & 2 = Wettkampf durch den VDG (Sektionen, Streckenposten, Ergebnisauswertung, Siegerehrung).

Finanzielles Ergebnis:

1 = Verlust von ~ 20.000 € wegen schlechter Wetterbedingungen. Weniger Besucher, Camper, Parkgebühren, Essensverkauf, Party.

2 = Gewinn von ca. 3.000 € nur durch Sponsoreinnahmen und Merchandise-Verkauf

Finnland:

Positiv: Schlechtes Wetter gut für den Eurotrial-Geist, Lagergröße ok, Toiletten ok, Strom ok

Negativ: Kein Trinkwasser, nicht genügend englischsprachige Streckenposten, Verlegung der Tore während des Rennens, keine Fäulniszone auf der Rennstrecke, nur in der Servicezone, gefährliche Tore bei schlechtem Wetter, Erholung sehr langsam, Einbahnstraße in der Rennstrecke nicht notwendig, kein Platz zum Waschen der Autos nach dem Rennen

England:

Positiv: anspruchsvolle und gute harte Abschnitte

Negativ: langsame Erholung, Problem mit der Elektrizität

Tschechien:

Positiv: gute Organisation, gute Strecken

Negativ: Langsame Erholung

Wales:

Positiv: Zelt gut, Abschnitte gut

Negativ: Langsame Erholung

Italien:

Positiv: gut organisiert, Service im Rennbereich, Lager, Verpflegungsstelle

Negativ: Einbahnstraße nicht effizient, Strecken zu eng beieinander (Sicherheit/Erholung), Marshalls zu langsam beim Einstecken der Stöcke, Verlängerung der Rennzeit nicht schön, Renntermin im August zu spät

Schweiz:

Positiv: gutes Campinggebiet

Negativ: Verlängerung der Rennzeit

Deutschland:

Erklärung der Duschen

Lasse:

Positiv: Sauberes Camp und Rennbereich nach dem Wettkampf, Papier mit Schildern für Marshalls (muss als Standard beim Eurotrial überlegt werden)

3. Technische Diskussion

Truls - Norwegen

Sicherheitsgurte:

Und hier ist eine Herausforderung:

> Unser nationales Regelwerk besagt, dass wir 5-Punkt-Sicherheitsgurte haben müssen, und wir müssen uns an diese Sicherheitsregeln halten.

Nationale Regeln:

> 1,4. Sicherheitsgurt,

> Es muss minimum ein 5-Punkt-Gurt verwendet werden, der sicher angelegt sein muss.

> Der Sicherheitsgurt muss über ein Zentralschloss verfügen, das alle Gurte gleichzeitig freigibt, und mit einem Prüfzeichen der FIA oder SFI versehen sein und darf keine Schäden oder Mängel aufweisen.

> Die FIA-SFI-Altersgrenze gilt jedoch nicht für das letzte Gültigkeitsdatum.

> Muss in Übereinstimmung mit den allgemeinen technischen Vorschriften § 304 Punkt 8,2 eingebaut werden.

> Alle Teile des Sicherheitsgurtes müssen mit der FIA-Kennzeichnung versehen sein.

Truls: Muss wegen der nationalen Vorschriften auf 5-Punkt-Gurte umsteigen.

Jarno: Erweiterung der nationalen Regeln - erklären, dass Eurotrial anders ist und es nicht um Geschwindigkeit geht, aber daran denken, dass man nicht an der Sicherheit spart

Lasse: vielleicht mit der Empfehlung der Klassen M/PM/P beginnen.

Timo: Ausfahrtsregeln sind nicht richtig geschrieben; in Deutschland und der Schweiz werden auch Gurte mit automatischen Spannern verwendet

Zur Abstimmung: ein 5-Punkt-Gurt wird in allen Klassen empfohlen und eine starke Empfehlung in M/PM/P. Ein 5-Punkt-Gurt ist promodifiziert und in Proto ab 2026 Pflicht.

Ja: 6; Nein: 6 (inkl. Pia); Enthaltung: 1; Ergebnis = nein

Karosseriearbeiten

> Der technische Check muss die Regeln für Karosseriearbeiten lesen und aktualisieren.

Lasse: Karosseriearbeiten sind nicht nur äußere Karosserieteile, sondern auch Teile hinter den Sitzen z.B. . Das bestehende Regelwerk muss erweitert werden.

Helm

> 7.1 Helm.

> Der Helm muss von guter Qualität sein und für den Einsatz auf Motorrädern (E22/EC22) oder bei Wettkämpfen mit dem Auto bestimmt sein.

> Siehe auch §304 Allgemeine Technische Vorschriften Art. 1.

> Die Kennzeichnung auf diesen sind Aufkleber außen und innen.

> Und ich habe auch eine Mail an Jørn Høydalen geschickt, was den Stromanschluss betrifft, über den wir im Zelt in Deutschland gesprochen haben.

Zur Abstimmung:

Der Helm muss in gutem Zustand sein, darf keine Beschädigungen aufweisen, keine zusätzlichen Aufkleber haben und muss für den Motorsport oder die Verwendung auf Motorrädern in Europa konzipiert und zugelassen sein.

Ja: 12; Nein: 0; Enthaltung: 1

Brynjar - Norwegen

3.2.5. Parken/Notbremse

Die Feststellbremse muss in der Lage sein, das Fahrzeug an einem Hang mit einer Neigung von 16 Grad zum Stehen zu bringen. Die Notbremse muss in der Lage sein, ein fahrendes Fahrzeug wirksam anzuhalten. Während des Bremsstests wird ein Streckenposten im Fahrzeug sitzen, um sicherzustellen, dass das Fahrzeug im **2WD-Modus** ist und dass der Fahrer während des Tests des

Notbremssystem nicht das Hauptbremssystem benutzt. Zusätzliche Tests des Bremssystems können während des Wettbewerbs durchgeführt werden. Wenn ein Fahrzeug für einen zusätzlichen Bremstest ausgewählt wird, während es in der Schlange für die letzte Sektion steht, und die Zeit abläuft, darf der Fahrer die Sektion nach dem Test fahren, wenn das Fahrzeug in Ordnung ist.

Wir müssen den Abschnitt 3.2.5 neu schreiben.

Nicht alle Autos können während des Handbremsentests einen Streckenposten haben (ich habe das auch noch nie gesehen), und nicht alle Autos können in den 2WD-Modus schalten.

Entscheidung: Streichen: „Es wird ein Streckenposten im Auto sitzen, um sicherzustellen, dass das Fahrzeug in 2 WD ist“

Original

Timo - Deutschland

3.4.2.2 Karosserie Original. Schwellerschutz ist erlaubt, anderer Karosserieschutz ist nicht erlaubt, Karosserieteile dürfen nur durch Original-Karosserieteile oder ähnliche aus dem gleichen Material ersetzt werden. Alle Karosserieteile müssen an ihren originalen Befestigungspunkten mit originalen oder ähnlichen Befestigungsmitteln fest angebracht sein.

Anwendung der Regeländerung:

3.4.2.2 Karosserie Original. Schwellerschutz ist erlaubt, anderer Karosserieschutz ist nicht erlaubt, Karosserieteile können nur durch Original-Karosserieteile oder ähnliche aus dem gleichen Material ersetzt werden. Alle Karosserieteile müssen an ihren ursprünglichen Befestigungspunkten mit originalen oder ähnlichen Befestigungsmitteln fest angebracht sein.

Grund: Für manche Fahrzeuge sind Original- oder Metall-Nachbauteile schwer zu bekommen oder/ und sehr teuer. Kotflügel oder Kotflügelverbreiterungen aus Glasfaser sind z.B. billiger/leichter zu bekommen und haben die gleichen Außenmaße.

Zur Abstimmung:

Teile, die mit der Karosserie verschraubt sind (z. B. Motorhaube, Kotflügel usw.), können durch Teile aus Kunststoff oder Glasfaser ersetzt werden, sofern sie identische Außenmaße haben

Ja: 12; Nein: 0; Enthaltung: 1

2)

3.4.2.6 Stoßfänger: Die Stoßstangen dürfen nicht entfernt werden. Die Kunststoff-Stoßfängerecken dürfen entfernt werden, wenn sie im Original abnehmbar sind. Falls die Stoßstangen während der Sektion teilweise oder ganz beschädigt werden, müssen sie vor der nächsten Sektion repariert werden. Es ist kein zusätzlicher Stoßstangenschutz erlaubt.

Anwendung der Regeländerung:

3.4.2.6 Stoßfänger: Die Stoßstangen dürfen nicht entfernt werden. Die Stoßstangenecken aus Kunststoff dürfen entfernt werden, wenn sie im Original abnehmbar sind. Werden Stoßstangen während der Sektion teilweise oder ganz beschädigt, müssen sie vor der nächsten Sektion repariert werden. Ein zusätzlicher Stoßstangenschutz ist nicht zulässig. Eine Verstärkung der Halterungen ist unter Berücksichtigung des Originalmaßes zulässig.

Grund: bei den Wettbewerben werden die originalen Stoßstangen und Halterungen sehr oft zerstört. Die Originalhalterungen sind regelmäßig verrostet oder verrottet. Die Verstärkung zuzulassen, würde Zeit für die technische Inspektion während des Wettbewerbs sparen, da die Stoßstangen nicht mehr so leicht beschädigt werden und die Fahrer die Halterung nicht wieder in Position biegen müssen.

Zur Abstimmung:

Die Verstärkung der Stoßfängerhalterungen unter Berücksichtigung der Originalabmessungen der Halterung ist zulässig

Ja: 12; Nein: 0; Enthaltung: 1

3)

3.4.4.2 Lenkrad

Regelerweiterung Anwendung:

Abnehmbare Lenkräder sind erlaubt

Begründung: Wenn sich ein Fahrzeug überschlägt, kann der Fahrer schneller und einfacher aus dem Auto aussteigen, wenn das Lenkrad entfernt ist. Im Falle eines Brandes oder in kritischen Situationen bedeutet dies eine Zeitersparnis.

Zur Abstimmung:

Schnellspanner / abnehmbare Lenkräder sind in allen Klassen erlaubt.

Ja: 12; Nein: 0; Enthaltung: 1

3.4.4.3 Servolenkung

Anwendung der Regelerweiterung:

Frage: Ist es erlaubt, eine Servolenkung nachzurüsten, wenn Teile des ursprünglichen Fahrzeugherstellers verwendet werden? Zum Beispiel: Verwendung von Suzuki SJ Santana Servolenkungsteilen zur Nachrüstung eines Suzuki Samurai Fahrzeugs. Es sind keine speziellen Halterungen am Motor oder am Rahmen erforderlich. Sie können die Servolenkungspumpe einfach mit den Originalteilen an den Motor schrauben, und auch das Servolenkungsgehäuse passt ohne jegliche Änderung direkt an den Rahmen.

Begründung: In Deutschland fahren einige junge Frauen in der Originalklasse und haben Probleme, die Räder unter schwierigen Bedingungen zu drehen. Eine Servolenkung würde diesen Fahrerinnen helfen, das Fahrzeug sicher zu steuern.

Wenn es nicht erlaubt ist, eine nachgerüstete Servolenkung zu verwenden, beantragen wir eine Regeländerung/Erweiterung:

Allgemeine Entscheidung:

Regeländerung: Servolenkung im Original zulassen

Ja: 10; Nein: 2; Enthaltung: 1

Zur Abstimmung:

Es ist nur eine konventionelle, mechanische Servolenkung erlaubt. Änderungen am Rahmen oder Fahrgestell beim Wechsel der Lenkeinheit sind nicht zulässig.

Ja: 12; Nein: 0; Enthaltung: 1

Standard

Timo - Deutschland

Bei der technischen Abnahme der diesjährigen ET haben zwei Fahrzeuge (Suzuki Vorderachse, Lada Hinterachse) die Abnahme mit verstärkten Achsrohren bestanden. Es wurden U-Stahlteile an das Achsgehäuse geschweißt. Gemäß Regel 3.5.8.2 *Achsübersetzung müssen die Achsen dem Original entsprechen*, eine Verstärkung ist nicht erlaubt. Wir empfehlen dringend, sich an die Regeln zu halten und den Start in Zukunft zu verweigern.

Allgemeine Informationen - keine weiteren Maßnahmen

Martin – Österreich

3.5.5.2. Feststellbremse/Notbremse

Die Feststellbremse muss in der ursprünglichen Stellung und in einwandfreiem Zustand gehalten werden. Es ist erlaubt, den Griff der Feststellbremse zu verlegen/zu modifizieren, wenn er mit dem 4/6-Punkt-Gurt nicht erreichbar ist.

Es ist erlaubt, bei der Feststellbremse Trommelbremsbeläge in eine Scheibenbremse umzubauen.

Der originale Handbremshebel/das originale Pedal muss erhalten bleiben, und es ist nur erlaubt, die Kabelbefestigungen in der Karosserie zu ändern. Änderungen an Übertragung und Achse sind frei.

~~Wenn die Feststellbremse am Verteilergetriebe montiert ist, sind keine Änderungen zulässig. Wenn die Feststellbremse an den Trommeln der Hinterachse montiert ist, dürfen nur die Bremsanlage an der Hinterachse und die Befestigungspunkte der Bremsseile an der Karosserie umgebaut werden.~~

Ein fußbetätigtes Feststellbremspedal darf seitlich versetzt werden, um die Montage eines 6-Punkt-Überrollkäfigs zu ermöglichen. Die Feststell-/Notbremse muss in der Lage sein, das Fahrzeug abzubremesen, wenn die normalen Bremsen versagen. Siehe 3.2.5 für das Prüfverfahren.

Es sollte erlaubt sein, die Feststellbremse in der Standardausführung von Pedalbremse auf Hebelbremse umzustellen, da es nicht immer möglich ist, das Pedal mit dem Fuß zu betätigen. In bestimmten Situationen wäre es sicherer

Zur Abstimmung:

Umstellung der Feststellbremse im Standard von Pedalbremse auf Bremshebel ist erlaubt

Ja: 11; Nein: 0; Enthaltung: 2

Geändert

Sämy Gähwiler – Schweiz

Aktuell:

3.6.2.7 Boden / Spritzwand / Getriebetunnel Boden und Spritzwand müssen vorhanden sein und sich an der ursprünglichen Stelle und im ursprünglichen Material befinden. Der Boden im Beifahrerbereich vor dem B-Holm kann 50 mm vom vorderen Radkasten auf der Seite des Kotflügels bis zur Außenseite des Rahmenträgers zurückgeschnitten werden, und die Spritzwand muss so umgebaut werden, dass sie stabil und funktionell ist. Ansonsten darf der Boden nur verändert werden, um Schläuche, Rohre, Kabel und Auspuff unterzubringen. Änderungen am Getriebetunnel sind erlaubt. Die Verbreiterung des Tunnels ist auf 50 mm auf jeder Seite begrenzt. Der Boden hinter dem B-Holm darf ein Loch für einen Stoßdämpfer haben.

Sollte sein:

3.6.2.7 Boden / Spritzwand / Getriebetunnel Boden und Spritzwand müssen vorhanden sein und sich an der ursprünglichen Stelle und im ursprünglichen Material befinden. Der Boden im Beifahrerbereich vor dem B-Holm kann 50 mm vom vorderen Radkasten auf der Seite des Kotflügels bis zur Außenseite des Rahmenträgers zurückgeschnitten werden, und die Spritzwand muss so umgebaut werden, dass sie stabil und funktionsfähig ist. Ansonsten dürfen Boden **und Spritzwand** nur verändert werden, um Schläuche, Rohre, Kabel und Auspuff unterzubringen. Modifikationen am Getriebetunnel sind erlaubt. Die Verbreiterung des Tunnels ist auf 50 mm auf jeder Seite begrenzt. Der Boden hinter dem B-Holm darf ein Loch für einen Stoßdämpfer haben.

Beschluss: Hinzufügen von „und Spritzwand“ zum Regelwerk (wurde bei der letzten Regeländerung übersehen)

Timo - Deutschland

Wir empfehlen dringend, keine weiteren Regeländerungen in der modifizierten Klasse vorzunehmen. Mit jeder Regeländerung oder Erweiterung der Möglichkeiten wird der Abstand zur promodifizierten Klasse immer kleiner.

Marlon

Allgemeine Informationen

Promodifiziert

Keine Anwendungen

Proto

Keine Anwendungen

4. Allgemeine Bedingungen

Sämy – Schweiz

Betrifft den Handicap-Faktor, wenn das System definitiv angenommen wird. (Gilt nur für die Klassen O/S/M). Im deutschen System wird der Handicap-Faktor auf der Grundlage der Werksangaben des Fahrzeugs (Radstand und Aufbaubreite) berechnet. Es gibt eine entsprechende Tabelle mit allen gängigen Fahrzeugen. Grundsätzlich soll der Handicap-Faktor die Benachteiligung großer Fahrzeuge gegenüber kleineren Fahrzeugen ausgleichen und gleiche Bedingungen für alle schaffen. Werden aber z.B. Achsen eines Nissan Patrol unter einen Suzuki Samurai montiert, ist das Fahrzeug viel breiter (d.h. hat einen Wettbewerbsnachteil), weil die Berechnung des Handicap-Faktors nicht auf der tatsächlichen Fahrzeugbreite basiert.

Diskussionspunkt:

Sollte der Handicap-Faktor auf Werksangaben oder auf den tatsächlichen Fahrzeugabmessungen basieren?

Pro Werksangaben:

- Relativ einfache Handhabung mit einer Liste (wenn tatsächliche Daten verwendet werden, muss die Breite jedes Fahrzeugs bei der Fahrzeuginspektion ermittelt und der Behinderungsfaktor berechnet werden) => wird die größte Breite des Fahrzeugs oder die Breite des Aufbaus gemessen?

Contra Werksangaben:

- Das Ziel der Wettbewerbsgleichheit wird verfehlt

Siehe „Francesco - Italien“ = gleiches Thema

Lasse - technischer Leiter

1. Klärung der Befestigung von Bremsschläuchen, sowie der Befestigung von Bremsleitungen. Diese Regeln werden nächstes Jahr auch in die Formel Off Road aufgenommen.

Technische Zeichnung wird benötigt, um das Regelwerk zu ergänzen à Timo wird unterstützen

2. Der „Vertrag“ zwischen Fahrer und Organisator. Was im Zusammenhang mit der Anmeldung zu Eurotrial veröffentlicht werden muss. Länderspezifische Regeln. Was im Camp vorhanden ist und was nicht. Strom, Toilette, Dusche, etc...

Klare Informationen über die Infrastruktur und die Umstände müssen in der Einladung enthalten sein

3. Helme (sicherlich von mehreren Teilnehmern)

Siehe „Helme“ von Truls – Norwegen

4. Sicherheitsgurte

Siehe „Helme“ von Truls – Norwegen

5. Die „Verantwortung“ des Teamleiters, die Teilnehmer zu informieren, damit die Autos in der „richtigen“ Eurotrial-Form sind, wenn sie bei Eurotrial ankommen. (Italienische Feststellbremsen, etc.)

Allgemeine Informationen

Truls - Norwegen

Können wir eine Tabellenzeile nur für die Teamleiter einrichten? Und eine zweite Reihe für Übersetzer/technische Assistenten und ein Teamleiter/Land eine Stimme. Das erleichtert das Auszählen der Stimmen während der Sitzung.

Siehe „Abstimmungen“ Seite 1

> Daumen hoch/runter.

> Eurotrial ist ein Wettbewerb für das Durchfahren von Toren in einer Sektion in einer Kiesgrube oder einem Fels-/Baum-/Schlammbhindernis. Sie erhalten Punkte für Fehler. Warum wird ihnen die Möglichkeit gegeben, zu fragen, ob ich richtig durch das Tor fahre? Die Fahrer sind aus einem bestimmten Grund dort: weil sie die besten Fahrer in diesem Sport sind.

> HC-Punkte. Daumen hoch von Rita Sagebakken. Sie war im Rennbüro in Deutschland, um sich über Eurotrial zu informieren.

> Mit freundlichen Grüßen. Truls.

Brynjar - Norwegen

Erinnern Sie sich an die neue norwegische Föderation „MSN“, die wir hinzugefügt haben? Es ist nicht mehr in den Regeln enthalten.

Allgemeine Informationen

Francesco - Italien und San Marino

Unsportliche Strafe

beim nächsten Mal die Jury entscheiden lassen

Verpflichtende Fensternetze, Abschaffung der Armschlaufen (für alle Kategorien)

Ja: 6; Nein: 5; Enthaltung: 2

Einsitzige Fahrzeuge benötigen nur dann Netze auf beiden Seiten, wenn der Fahrer Kopf oder Arm aus beiden Seiten des Fahrzeugs herausbewegen kann, ansonsten ist nur eine Seite vorgeschrieben

Nackentstützen für Fahrer und Beifahrer empfohlen

Zur Abstimmung: Empfehlung für alle Klassen in das Regelwerk aufnehmen

Ja: 12; Nein: 0; Enthaltung: 1

4.7.8 Sektion nicht beendet: um die Sektion beenden zu können, auch wenn nicht alle Tore durchfahren wurden, und keine 50 Strafpunkte für DNF (nicht beendet) erhalten

Zur Abstimmung: Erlauben, den Abschnitt innerhalb des vorgegebenen Zeitlimits zu beenden, ohne alle Tore zu passieren. Es gibt immer noch 50 Strafpunkte für jedes nicht passierte Tor, aber 0 Strafpunkte, wenn der Abschnitt rechtzeitig beendet wird.

Ja: 4; Nein: 8; Enthaltung: 1

4.5.9 Wie wird diese Regel interpretiert, z.B. Deutschland Proto Tor Nr. 2 Abschnitt 6 am Sonntag.

Zur Abstimmung: Regeländerung: imaginäre Linie auch außerhalb des Tores und das gesamte Fahrzeug muss die imaginäre Linie in Vorwärtsrichtung passieren. Torlinie zwischen den Stangen, imaginäre Torlinie außerhalb des Tores ohne Längenbegrenzung.

Ja: 7; Nein: 6; Enthaltung: 0 → Marlon wird dem Eurotrial-Ausschuss das gezeigte Video zur Verfügung stellen.

Immer in ET-Rennen antreten

Steht bereits im Regelwerk - keine Änderung erforderlich

Und andere Punkte, die wir in der WhatsApp-Gruppe anführen, wie z.B. der Straffaktor (HCF) für O, S, M, wie es dieses Jahr beim Eurotrial getestet wurde.

Zur Abstimmung:

- Rückkehr zum alten Strafsystem: 2
- HCF-System für ein weiteres Jahr testen: 9
- Enthaltung: 2

Timo - Deutschland

ALLGEMEINE REGELN

1)

1.13.2 Nach Prüfung der Unterlagen kann die Organisation bestimmen, in welcher Sektion oder zu welcher Zeit der Teilnehmer starten muss.

Antrag auf Regeländerung:

1.13.2 Nach Prüfung der Unterlagen kann die Organisation bestimmen, in welcher Sektion oder zu welcher Zeit der Teilnehmer starten muss. Der Beginn des Wettbewerbs und die Eröffnung der Sektionen ist um 8:00 Uhr Ortszeit.

Grund: Im Reglement sollten Beginn und Ende des Wettkampfs festgelegt sein, damit jeder Teilnehmer die genauen Zeiten kennt und jedes Eurotrial den gleichen Zeitplan hat. Eindeutig definierte Zeiten im Regelwerk verbessern das Verständnis von Organisator und Teilnehmern.

Es ist Sache des Veranstalters aufgrund lokaler/nationaler Gesetze/Vorschriften/Versicherungen

2)

1.15.1 Der Wettbewerb ist beendet, wenn alle Teilnehmer ihre angegebenen Sektionen durchfahren haben oder wenn das von der Organisation angekündigte Zeitlimit erreicht ist. Alle Fahrzeuge, die bei Erreichen des angekündigten Zeitlimits in der Reihe stehen, dürfen diese Sektion durchfahren. Für eine korrekte Abwicklung sammeln die Streckenposten die Wertungskarten von den in der Reihe stehenden Fahrern ein.

Anwendung der Regeländerung:

1.15.1 Der Wettbewerb ist beendet, wenn alle Teilnehmer ihre angegebenen Sektionen durchfahren haben oder wenn das von der Organisation um 18:00 Uhr Ortszeit bekannt gegebene Zeitlimit erreicht ist. Alle Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt des angekündigten Zeitlimits in der Schlange stehen, dürfen diese Sektion befahren. Für eine korrekte Abwicklung sammeln die Streckenposten die Wertungskarten bei den in der Schlange stehenden Fahrern ein. Eine Verlängerung der Endzeit ist nicht gestattet.

Grund: Im Reglement sollten Beginn und Ende des Wettkampfs festgelegt sein, damit jeder Teilnehmer die genauen Zeiten kennt und jedes Eurotrial den gleichen Zeitplan hat. Eindeutig definierte Zeiten im Regelwerk verbessern das Verständnis von Veranstalter und Teilnehmern. Der Veranstalter sollte nicht für den allgemeinen Zeitplan verantwortlich sein - es muss ein fester Bestandteil des Regelwerks sein, damit die Teilnehmer dem Veranstalter nicht die Schuld dafür geben können.

Es ist Sache des Veranstalters aufgrund lokaler/nationaler Gesetze/Vorschriften/Versicherungen

3)

4.3.4 Das „Start“ („A“)-Zeichen muss sich min. 4 m vor dem ersten Tor auf der linken Seite stehen. Das „Ende“ („E“)-Zeichen muss sich min. 4 m nach dem letzten Tor, ebenfalls auf der linken Seite. Start- und Endstangen gelten als Tore, und nach dem Passieren des Starttores gilt es als geschlossen, und im Falle einer Berührung von Start oder Ende ist die Sektion beendet.

Anwendung der Regeländerung:

4.3.4 Das „Start“ („A“)-Zeichen muss sich min. 4 m vor dem ersten Tor auf der linken Seite stehen. Das „Ende“ („E“)-Zeichen muss sich min. 4 m nach dem letzten Tor, ebenfalls auf der linken Seite. Start- und Endzeichen gelten als Tore, und nach dem Passieren des Starttores gilt es als geschlossen, und im Falle einer Berührung von Start oder Ende ist der Abschnitt beendet. Zusätzlich zur Aufstellung am Anfang der Sektion sollte es auch eine Aufstellung nach dem Ausfahrtstor geben - min. 6 m nach der Ausfahrt. Die Aufstellung muss von den Streckenposten geschlossen werden, sobald ein Fahrzeug in eine Sektion einfährt. Das Berühren oder Überfahren des Begrenzungsbandes oder der Stöcke der Aufstellung wird nicht als Strafpunkt gewertet.

Grund: Diese Maßnahme soll verhindern, dass Fahrer, Zuschauer oder Offizielle von einem Auto angefahren werden, wenn der Teilnehmer durch das Ausgangstor fährt. In einigen Fällen, wenn die Zeit abläuft, beschleunigen die Fahrer ihre Fahrzeuge und es kann zu gefährlichen Situationen kommen

Zur Abstimmung: Aufstellen nach dem Ausgangstor von min. 6 m zur Vermeidung von Unfällen

Ja: 11; Nein: 1; Enthaltung: 1

Ingemar – Schweden

In den allgemeinen Regeln heißt es, dass sie „mit Luft gefüllt sein sollten“, und im Prototyp heißt es „mit Luft oder anderweitig gefüllt“.

Was ist erlaubt?

Es heißt auch, dass es nicht erlaubt ist, irgendeine Art von Flüssigkeit oder Gas in den Rohren zu haben.

Ich denke, wir sollten das einfach klären.

Information: Die Regel ist klar formuliert

Allgemeine Informationen: Die Anträge müssen besser vorbereitet werden, damit sie diskutiert und zur Abstimmung gestellt werden können.

5. Fahrregeln

Sergio Spanien

Leider werden wir nicht an der TLM in Finnland teilnehmen können, und ich hoffe, es ist noch nicht zu spät, um Ihnen einen Punkt mitzuteilen, den ich für wichtig halte. Meiner Meinung nach sollten die Aufstellungen am Samstag obligatorisch sein, und dann sollte man sehen, ob alle Rettungskräfte, die Organisation und die Fahrer richtig gearbeitet haben, um zu entscheiden, ob es am Sonntag eine Aufstellung gibt oder nicht. Sie denken vielleicht, dass es nur daran liegt, dass es mir passiert ist, aber glauben Sie mir, ich versichere Ihnen, dass es nicht so ist, der Hauptgrund ist, dass ich weiß, welche große Aufregung, Anstrengung und wirtschaftliche Opfer hinter der Teilnahme eines Teams an ET stehen können, und ich finde es nicht fair, dass sie nicht den besten 4x4 Trial-Wettbewerb beenden können. Aber das ist nur meine bescheidene Meinung. Ich hoffe, dass es Ihnen gut geht, und ich werde auf jeden Fall versuchen, 2025 in Finnland dabei zu sein.

Allgemeine Informationen

Truls – Norwegen

Eine weitere. Autos teilen. Mitfahren. Manche Autos haben 2 Fahrer. Und tauschen einfach den Sitzplatz mit dem des anderen.

Es ist ein Vorteil, wenn sie den Abschnitt, der zum zweiten Mal fährt, kennen.

Pia: Das Teilen von Autos ist ein größerer Nachteil, weil das Auto doppelt so stark beansprucht wird.

Lee – England

- Letztes Mal gab es beim Eurotrial in Finnland keinen Alkohol, ist das auch dieses Mal so?
Bar mit alkoholischen Getränken im Jahr 2025
- Können Duschräume vor Ort zur Verfügung gestellt werden, statt dass man reisen muss?
Sache des Veranstalters, Duschräume sind sehr teuer; z.B. Deutschland 15.000 € / 1 Woche
- Räder der Vorderachse müssen ein Tor passieren. Diskutieren Sie die Rückkehr zu 1 Rad (-2016) anstelle von 2 Rädern.

Ausführliche Erklärung von Lee (Pro- und Kontra-Liste).

Zur Abstimmung: Änderung der Regeln zurück zu den alten Regeln:
nur ein Rad muss sich innerhalb des Tores zwischen den Stöcken
befinden

Ja: 3; Nein: 10

Lasse - technischer Leiter

Startgebühr, Versicherung, FIA-Lizenzen

6. Zukünftige Eurotrial 2024-2027

2024 Deutschland

2025 Finnland à kein UTV erlaubt wegen Versicherungsfragen

2026 Norwegen

2027 Dann möglicherweise Bulgarien oder Schweiz à Bulgarien bestätigt

7. Wahlen

Präsidentin	Pia Hossli	Schweiz	nächste 4 Jahre	2027
Technischer Leiter	Lasse Larson	Schweden	nächste 4 Jahre	2025
Technischer Assistent	Skelcher Peter	UK	nächste 2 Jahre	2024
	è ja: 11; nein: 0; Enthaltung: 2			
Technischer Assistent	Eriksen Brynjar	Norwegen	nächste 2 Jahre	2025
Technischer Assistent	Gähwiler Sam	Schweiz	nächste 2 Jahre	2025
Sekretärin	Skelcher Helen	England	nächste 2 Jahre	2024
	è Ja: 13; Nein: 0; Enthaltungen: 0			
Kassierer	Roberto Cevenini	Italien	nächste 2 Jahre	2024
	è ja: 13; nein: 0; Enthaltung: 0			
Homepage	Vitaly Semenov	Zypern	nächste 2 Jahre	2024
	è ja: 12; nein: 0; Enthaltung: 1			
PR Manager	Piana Francesco	Italien	nächste 2 Jahre	2024
	è ja: 12; nein: 0; Enthaltung: 1			

8. Präsentation Finnland

- Präsentation des Renngeländes und Einzelheiten über die Veranstaltung.
- Anderer Zeltplatz als beim letzten Mal, aber immer noch neben dem Renngelände.
- Partyzelt mehr oder weniger an der gleichen Stelle.
- Kein separater Servicebereich - Autos können im Lagerbereich in den Lagern der Nation repariert werden.
- Anhänger-Service/Bagger, um die Autos ins Lager zu bringen.
- Servicewagen mit hydraulischen Armaturen und Schläuchen, die von einem Sponsor zur Verfügung gestellt werden - Barzahlung
- Duschen mit Shuttle-Service
- Versicherung wird benötigt, nationale Fahrerversicherung ist vielleicht ausreichend