

Ausschreibung Heide-Cup-Stockcar auf dem Uhlenkörper Ring

Stand 16.10.2016

Liebe Fahrerinnen und Fahrer,
diese Ausschreibung dient eurer Sicherheit. Sie soll faire und spannende Rennen ohne unnötiges Risiko ermöglichen. Bitte lest die Ausschreibung in Ruhe durch und baut Eure Autos nach diesen Vorgaben. Damit sorgt Ihr für eine reibungslose Abnahme und problemlose Rennwochenenden.

Ansprechpartner:

H.G. Fabel

Kiebitzweg 2a
29389 Bad Bodenteich
Tel.: 05824-3115
Mobil: 0170-2904646
Email: heidecup@gmx.de

Peter Schüller

Thuner Strasse 156
21680 Stade
Tel.: 04141-779668
Mobil: 0173-9476248
Email: heidecup@t-online.de

Ausschreibungspunkte

1. Die Rennen um den Heide-Cup
2. Zeitplan
3. Fahrzeuge
4. Fahrzeugabnahme
5. Fahrzeugzustand
 - 5.1 Scheiben und Kunststoffteile
 - 5.2.1 Überrollkäfig mit Flankenschutz Kombi/Limo
 - 5.2.2 Überrollkäfig Pick Up´s
 - 5.3 Fahrersitz und Sicherheitsgurt
 - 5.4 Fahrertür
 - 5.5 Glasdächer und Schiebedächer
 - 5.6 Fenstergitter
 - 5.7 Batterie
 - 5.8 Tank
 - 5.9 Kühler
 - 5.10 Auspuff
 - 5.11 Reifen und Bremsen
 - 5.12 Staub- und Bremslicht
 - 5.13 Unterfahrschutz
 - 5.14 Rammschutz und Motorhaubensicherung
 - 5.15 Besonderes zu aufgeladenen Motoren
6. Startnummern
 - 6.1 Ersatzfahrzeuge
 - 6.2 Mehrere Fahrer teilen sich ein Fahrzeug
7. Umweltauflagen (behördlich) und Ausrüstung
8. Teilnahmebedingungen für Fahrer
9. Zusätzliche Teilnahmebedingungen für Jugendfahrer

10. Haftungsausschluss
11. Rennbekleidung
12. Klasseneinteilung
13. Flaggensignale
14. Rennregeln Stockcar
15. Rennregeln Jugendklasse / Speedway
16. Zeittraining
17. Rennverlauf / Punktwertung
18. Rennabbruch / Neustart
19. Rodeo / Massenstart
20. Fahrerlager
21. Erweiterungen der Ausschreibung / Fahrerbesprechung

1. Die Rennen um den Heide-Cup

Beim Heide-Cup fahren wir Stockcar- Bangers und Speedway-Rennen über eine bestimmte Rundenzahl. Bei allen Rennarten kommt es darauf an, als Erster durchs Ziel zu kommen. Beim Stockcar und Bangers ist fast alles erlaubt um zu gewinnen. Man darf drängeln, rammen schubsen und den Gegner aufs Dach legen. Nur Angriffe auf die Fahrertür sind absolut verboten! Stehende Fahrzeuge dürfen ausschließlich beim Bangers attackiert werden. Beim Speedway stehen Geschwindigkeit und Fahrkönnen im Vordergrund. Jeglicher Fahrzeugkontakt ist absolut verboten! Alle Rennarten werden nach einem Punktesystem bewertet. Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl ist am Ende der Sieger.

2. Zeitplan

Dies ist ein grober Zeitplan, Änderungen sind dem Veranstalter vorbehalten.

Ab Freitag: Anreise der Teilnehmer und ab ca. 15:00 Uhr schriftliche + technische Fahrzeugabnahme.

Samstag: bis 09:00 Uhr Anreise der Teilnehmer, schriftliche + technische Fahrzeugabnahme bis 11:30

Uhr. Ab 10:00 Uhr evtl. Zeittraining, danach Fahrerbesprechung und ab 12:00 Uhr erste Wertungsläufe.

Sonntag ab ca. 9:00 Uhr: Wertungsläufe, evtl. Rodeo und Pokalverleihung.

3. Fahrzeuge

Zugelassen werden ausschließlich seriennahe PKW und PKW-Kombis mit einer geschlossenen Fahrgastzelle, kompletten A-B- und C-Säulen, (bei Coupes mit kpl. A- und C-Säulen) sowie originalem Dach. Zusätzlich werden Targas, die mit einem festen, stabilen Stahlblechdach versehen sind, zugelassen. Nicht zugelassen werden Kleintransporter / Lieferwagen, Minivans (MPV), Geländewagen, Pickups, Cabrios sowie Eigenbauten aller Art. Grundsätzlich darf die Fahrzeughöhe 1650mm nicht überschreiten! Fahrzeuge mit zusätzlicher Sauerstoff- oder NOS-Einspritzung etc. sind verboten. Alles nicht ausdrücklich durch diese Ausschreibung erlaubte, ist verboten!

4. Fahrzeugabnahme

Alle Fahrzeuge müssen vor Rennbeginn der Abnahmekommission vorgeführt werden. Dort werden die Fahrzeuge gemäß dieser Ausschreibung stichprobenartig überprüft. Fahrzeuge, die nicht dieser Ausschreibung entsprechen, werden nicht zum Rennen zugelassen. **Zur Abnahme sind der Helm, die Halskrause, der Overall und die Rennhandschuhe mitzubringen und vorzuzeigen! Der Fahrer hat persönlich bei der Abnahme zu erscheinen.**

Beanstandete Mängel müssen sofort oder zum nächsten Rennen abgestellt werden. Die Abnahmekommission beurteilt den Mangel und teilt dem Fahrer mit, zu wann der Mangel behoben werden muss. Mängel die zum nächsten Rennen abgestellt werden müssen, werden in einer Kartei schriftlich festgehalten und liegen somit beim nächsten Rennen der Abnahmekommission vor.

5. Fahrzeugzustand

5.1 Scheiben und Kunststoffteile

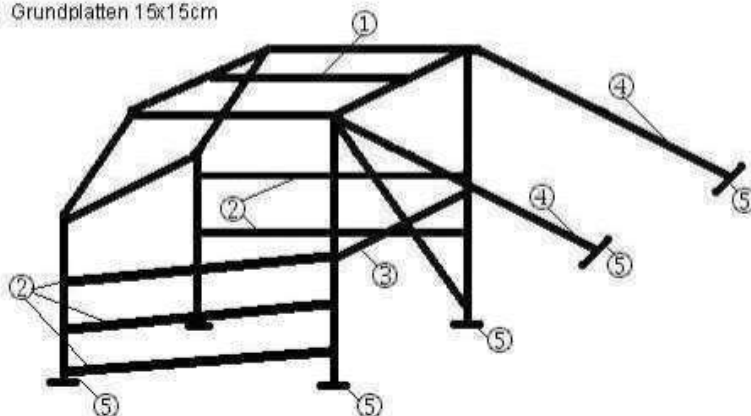
Sämtliche Scheiben (auch Verbundglas), Scheinwerfer, Rückleuchten und Außenspiegel sind zu entfernen. Alle Kunststoffteile (insbesondere Stoßfänger/Stoßstangen und nicht notwendige Radhausschalen / Innenkotflügel), Zierleisten, Radkappen, usw. sind auch zu entfernen. Weiterhin sind alle brennbaren Materialien, wie Beifahrer- und Rücksitze, Teppiche, Dachhimmel, Dämmstoffe, Isoliermaterial usw. zu entfernen. Erlaubt sind Fahrersitz, Türverkleidung Fahrerseite, Armaturenbrett, Zusatzinstrumente, Innenspiegel und vordere Kunststoff-Innenkotflügel / Radhausschalen bei Fahrzeugen, die keine Abdeckung aus Blech zwischen Radhaus und Motorraum besitzen.

5.2.1 Überrollkäfig und Flankenschutz

Der Überrollkäfig ist aus Stahlrundrohr mit einem Mindest \varnothing 42,6mm (1 1/4“) bei 2,5mm Wandstärke oder einem Mindest \varnothing 45mm bei 2mm Wandstärke zu schweißen. Stärkeres Rohr wie z.B. Gerüstrohr ist selbstverständlich bevorzugt zu verbauen! In der Mitte teilbare Käfige, die den Rohrständen entsprechen, dürfen auch eingesetzt werden. Der Käfig muss mit 4 Grundplatten vom je 150mm x 150mm x 3mm mit dem Fahrzeugboden verbunden werden. Die Grundplatten müssen entweder mit mindestens 3 Bolzen (M10) und passenden Gegenplatten / großen Unterlegscheiben durch den Fahrzeugboden verschraubt werden oder direkt mit dem Fahrzeugboden verschweißt werden. (Bei der Befestigung des Käfigs auf dem Schweller sind angepasste Winkel zu verwenden, die der Größe 150mm x 150mm x 3mm entsprechen und die direkt am Schweller anliegend, komplett mit diesem verschweißt werden.) Es ist darauf zu achten, dass sämtliche Nähte an den Käfigen durchgeschweißt sind und dass die Verschraubungen der Bodenplatten mit selbst sichernden Muttern o.ä. fest angezogen sind. Der Käfig soll dem unten dargestellten Musterbild entsprechen! Der Käfig und der Flankenschutz, sowie die Lenksäule sind im Bereich des Fahrers ausreichend Auspolstern. Es dürfen sich keine spitzen oder scharfen Kanten im Bereich des Fahrers befinden. Im Dachbereich ist mittig ein zusätzliches Längsrohr oder eine Stahlplatte von min. 3mm Stärke über dem Kopfbereich des Fahrers einzuschweißen. Direkt hinter dem Fahrersitz (am Sitz anliegend) ist ein Rohr vorgeschrieben, welches ein Umklappen der Rücklehne oder das Wegbrechen des Sitzes verhindern soll. Dieses Rohr ist fest mit dem Käfig zu verschweißen oder sicher mit diesem zu verschrauben! Auf der Fahrerseite sind als Flankenschutz mindestens 3 Rohre der o.a. Stärke so im Bereich der A- und B-Säule einzuschweißen, dass der gesamte Beckenbereich des Fahrers geschützt ist. Zusätzlich darf außen auf die Karosserie eine Stahlplatte geschweißt werden, wenn diese eng an der Kontur der Karosserie anliegt und die A- und B-Säule mit abdeckt. Als Flankenschutz für die Beifahrerseite sind mindestens 2 Rohre der o.a. Stärke an den Käfigrohren der A- und B-Säule einzuschweißen. Die hier genannten Anforderungen sind die absoluten Mindestanforderungen an einen sicheren Käfig! Weitere Verstärkungen wie z.B. Rohre oder Stahlplatten unter dem Sitz oder zusätzliche Verstrebungen am Käfig sind absolut sinnvoll und werden bei der Abnahme gerne gesehen!

So muss ein Überrollkäfig aufgebaut sein:

- ① Rohr (Dachverstärkung)
- ② Flankenschutz (3 Rohre Fahrerseite vorgeschrieben, 2 Rohre Beifahrerseite)
- ③ Zusätzliches Rohr gegen Umklappen der Rückenlehne
- ④ Abstützungen auf Radkästen hinten
- ⑤ Grundplatten 15x15cm



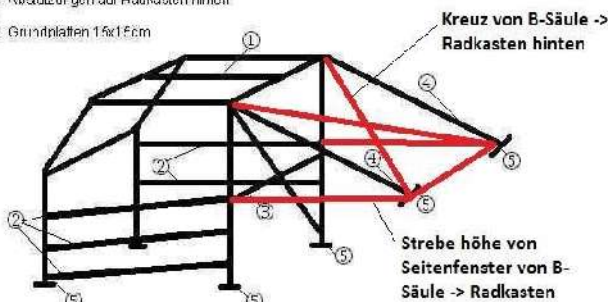
5.2.2 Überrollkäftig Pick-Up´s

Beim Heide-Cup dürfen aus Serienkarosserien gebaute "Pick-up`s" starten, wenn sie folgende zusätzliche Bauvorschriften von Punkt 5.2.1 erfüllen.

1. A+B Säule des Daches müssen org. bestehen bleiben und den Hauptbügel des Käfigs vollständig überdecken.
2. Die untere Kante der Heckfenster muss umlaufend von Fahrerseite, Heck und Beifahrerseite in der Höhe erhalten bleiben. (Wie die obere Ladekante bei einem „echten“ Pick-up. Der dadurch stehen gebliebene untere Teil einer Heckklappe (Kombi + Limo) muss li. und re. sowie unten verschweißt werden.
3. Die beiden hinteren Stützstreben des Käfigs müssen mit einem Diagonalkreuz verschweißt werden und am unteren Ende eine Querstrebe von li. nach re. aufweisen. Sollte ein Bauteil (Motor, Tank oder sonstiges) den Einbau des Diagonalkreuzes behindern, können die Rohre auch nach außen gewölbt/gebogen eingeschweißt werden.
4. In jedem Fall sollte vor oder während des Baus mit einem Ansprechpartner (Deckblatt der Ausschreibung) telefoniert werden, damit es bei der Rennabnahme keine Probleme gibt.
5. Einspritzpumpen im Innenraum müssen sinnvoll abgedeckt sein, um im Schadensfall den Fahrer vor einer Benetzung mit Treibstoff zu schützen. Das gleiche gilt für die Druckleitungsverbindungen der Einspritzpumpe, die im Innenraum des Fahrzeugs verlegt sind.

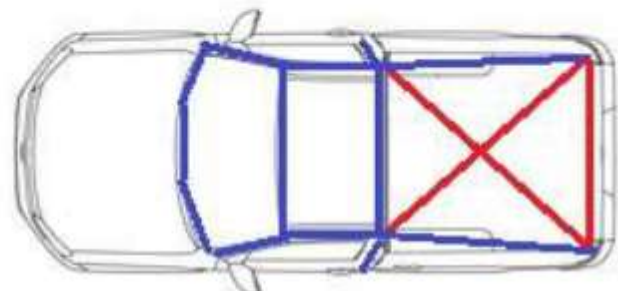
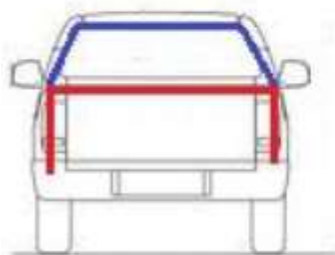
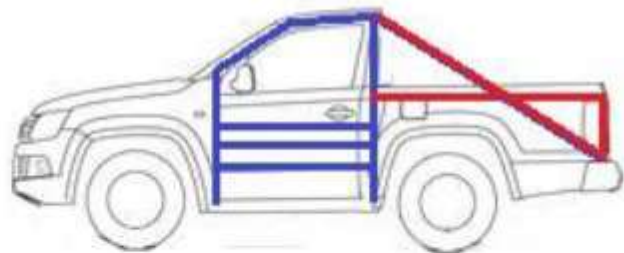
So muss ein Überrollkäftig aufgebaut sein:

- ① Rohr (Dachverankerung)
- ② Flankenschutz (3 Rohre Fahrerseite vorgeschrieben, 2 Rohre Beifahrerseite)
- ③ Zusätzliches Rohr gegen Umklappen der Folckenlehne
- ④ Abstützungen auf Radläden hinten
- ⑤ Grundplatten 15x15cm



- Zusätzlich für Pick Up´s
- schon Vorhanden

So sollte ein Pick up ungefähr aufgebaut sein.



5.3 Fahrersitz und Sicherheitsgurt

Ein Halb- oder Vollschalen-Fahrersitz mit Kopfstütze ist Pflicht. Die Sitze sind entweder mit einer Originalkonsole oder durch Einschweißen/Verschrauben sicher und fest mit der Karosserie zu verbinden. Es sind nur handelsübliche 3 / 4 / 5 oder 6 Punkt Statik (starre) Hosenträgergurte zugelassen. Selbstgebaute Gurte und sämtliche Sorten von Automatik-Rollen sind verboten! Die Gurte dürfen nicht eingerissen, ausgefranst oder stark durch Schweißperlen beschädigt sein. Der Beckengurt ist links und rechts vom Fahrersitz mit dem Karosserieboden bzw. Innenschweller/Kardantunnel zu verschrauben. Hierfür empfehlen sich die originalen Gurtbefestigungen oder Durchgangsschrauben mit großen Unterlegscheiben. Die Schultergurte sind möglichst auf Höhe der ehemaligen Rücksitzbank ebenfalls am Fahrzeugboden zu verschrauben. Auch hier die originalen Gurtbefestigungen oder Durchgangsschrauben mit großen Unterlegscheiben benutzen. (Nicht am Dach, an der C-Säule oder am Stoßdämpfer befestigen)! Sämtliche genannte Gurtbefestigungen, ob bei Schraubbefestigung oder bei Gurten zum Einhaken, müssen ausreichend (größtmöglich) dimensioniert sein.

5.4 Fahrertür

Die Fahrertür muss gegen unbeabsichtigtes Öffnen während der Fahrt z.B. durch eine Kette, eine Schraubverbindung oder durch zuschweißen gesichert sein! Türsicherungen in Form von Zurrummis o.ä. sind nicht zugelassen. Es dürfen keine Türen des Fahrzeugs entfernt und durch Rohre „ersetzt“ werden, da die Stabilität der Karosse dadurch nicht mehr gewährleistet ist!

5.5 Glasdächer und Schiebedächer

Glasdächer sind komplett zu entfernen und das Loch ist mit einer ausreichend großen Stahlblechplatte von min. 0,5mm Stärke zu verschließen. Schiebedächer sind mit Blechlaschen zu sichern. Beides kann durch Verschrauben mit Durchgangsschrauben oder durch Verschweißen mit Nähten geschehen.

5.6 Fenstergitter

Das Fenster an der Fahrertür und die Frontscheibe sind durch ein stabiles Gitter zu ersetzen, um den Fahrer vor umher fliegenden Teilen oder Reifen zu schützen. (Materialstärke mindestens 2mm, die Maschenweite soll 20mm betragen. Kein dünner „Kaninchen“- oder Maschendraht). Das Gitter ist durch einschweißen oder festschrauben, ausreichend und sicher zu befestigen. Aufklappbare Gitter und „Netze“ als Ersatz für ein Gitter sind verboten! Als Material empfehlen sich z.B. Wellengitter, Doppelstabmatten oder die Seitenwände einer Gitterbox. Ist die Maschenweite größer als 20mm, so ist das Gitter im Bereich des Fahrers zusätzlich mit stabilem Maschendraht o.ä. zu versehen. **Sofern die Fahrertür dauerhaft verschlossen ist, darf das Frontgitter nur die Hälfte der Frontscheibe verschließen.**

5.7 Batterie

Die Batterie kann am originalen Einbauort verbleiben oder in den Innenraum verlegt werden. In jedem Fall sind die Batteriepole, z.B. mit einer Gummimatte oder einem alten Kanister abzudecken. Die Batterie muss, z.B. durch einen geschweißten Halter mit Verschraubung oder durch Lochband (bei der Montage im Innenraum sind hier Durchgangsschrauben zu verwenden), doppelt und fest gesichert werden. Ein stabiler Spanngurt ist ebenfalls zulässig.

5.8 Tank

Der originale Tank ist erlaubt, solange er vor oder oberhalb der Hinterachse verbaut ist. Es wird jedoch empfohlen den Tank an einem sicheren Einbauort, z.B. auf Höhe der ehemaligen Rücksitzbank ca. 300mm von den Seitenwänden entfernt, unterzubringen. Umgebaute Tanks sind durch einen geschweißten Halter mit Verschraubung oder durch Lochband mit Durchgangsschrauben ausreichend zu

befestigen und gegen Auslaufen zu sichern. **Besitzt der Tank kein originales Rückschlagventil, muss dieses nachträglich in die Entlüftungsleitung eingebaut werden.** Die maximale Kraftstoffmenge beträgt 20 Liter!

5.9 Kühler

Der Kühler darf in den Innenraum des Fahrzeugs umgebaut werden, ist dann aber an einem, für den Fahrer sicheren Einbauort unterzubringen und muss dort stabil befestigt werden. Dabei ist zu beachten, dass nur druck- und hitzebeständige Gewebeschläuche, Kupfer- oder Stahlrohr verwendet werden. Alle Schlauchverbindungen sind mit Schlauchschellen doppelt zu sichern und zusätzlich mit Stoff, alten Feuerweherschläuchen oder Klebeband zu umhüllen. Der Überlauf des Kühlers muss aus Sicherheitsgründen durch den Fahrzeugboden geführt werden. Vorgeschrieben ist ein Spritzschutz, der den Fahrer ausreichend vor heißem Kühlwasser schützt.

5.10 Auspuff

Der Auspuff ist sicher unter dem Fahrzeug zu befestigen. Bei der Verlegung im Fahrzeug ist ein ausreichender Hitzeschutz anzubringen, um den Fahrer vor Verbrennungen zu schützen! Mindestens ein Auspufftopf als Schalldämpfer ist bei jedem Fahrzeug Pflicht! **In leistungsbeschränkten Klassen sind keine Fächerkrümmer zugelassen, außer der Fahrzeugtyp wurde original ausschließlich mit einem Fächerkrümmer ausgeliefert.**

5.11 Reifen und Bremsen

Auf der Antriebsachse sind nur PKW Sommerreifen, Winterreifen (M+S Reifen) und Reifen mit E-Prüfzeichen erlaubt. Das Nachschneiden der Reifen ist zulässig! Die max. Profiltiefe sowie die max. Profilbreite dürfen bei keinem Reifen 10mm überschreiten! LKW -, Geländewagen-, Stollen- und Treckerreifen, sowie Zwillingsbereifung sind verboten. Alle Reifenwuchtgewichte (innen und außen) an den Felgen müssen entfernt werden (auch bei den Reservereifen). Für alle bei der Fahrzeugabnahme gefundenen Wuchtgewichte ist vom Fahrer ein Strafgeld zu zahlen. Jedes Fahrzeug muss über eine funktionsfähige Bremsanlage verfügen! Die Bremsanlage wird bei der Fahrzeugabnahme durch einen Bremstest geprüft!

5.12 Staub- und Bremslicht

Es wird die Montage je eines Staublichtes und eines Bremslichtes empfohlen. Die Leuchten sollten vorzugsweise Rot oder auch Orange/Gelb sein und im Bereich des Heckfensters, gut sichtbar für nachfolgende Fahrer angebracht werden. **In der Jugend- und den Speedway-Klassen sind Brems- und Staublichter vorgeschrieben.**

5.13 Unterfahrschutz

Ein ausreichend stabiler Unterfahrschutz, bzw. Ölwannenschutz, ist Pflicht!

5.14 Rammschutz und Motorhaubensicherung

Es ist erlaubt, einen Rammschutz vorne und hinten am Fahrzeug anzubringen. Dieser muss abgerundet sein und darf nicht über die maximale Fahrzeugbreite bzw. vorne und hinten nur jeweils 150mm über die Fahrzeuglänge herausragen. Seitlich dürfen außerhalb der Karosserie keine Rohre o.ä. angebracht werden um die Achsen zu schützen. **Verstärkungen im Radhausbereich dürfen nur die Originalkontur der Karosserie nachbilden und nicht gerade über das Rad verlaufen.** Der Rammschutz sollte möglichst aus Rundrohr gebogen oder mit Rundbögen geschweißt werden. Ist dies nicht der Fall, darf der Rammschutz keine spitzen Winkel oder scharfe Kanten auf weisen! Der Rammschutz ist auf Stoß mit den tragenden Rohren zu Verschweißen, so dass der Druck beim Rammen direkt auf das Rohr und nicht nur auf eine Schweißnaht wirkt. Die Motorhaube muss über mindestens einen sicheren

Haubenverschluss (z.B. Durchgangsbolzen mit Splint/Federstecker) verfügen. Zwei Verschlüsse erhöhen hier die Sicherheit! Alle Haubenverschlüsse müssen so gebaut werden, dass das Bahnpersonal sie bei einem Motorbrand schnell, einfach und ohne Werkzeug öffnen kann! Die Motorhaube darf fest (mit den originalen Scharnieren) oder abnehmbar angebracht sein. Bei abnehmbaren Motorhauben sind entweder Blechplatten in die Ecken zwischen Windleitblech und Kotflügel zu schweißen oder mindestens 4 Haubenverschlüsse zu verwenden.

5. Besonderes zu aufgeladenen Motoren

Bei Fahrzeugen außer der Klasse 5 ist bei aufgeladenen Motoren eine Ladedruckanzeige Pflicht. Ein Abnahmekommissar wird dann alleine oder mit dem Fahrer/in eine kleine Strecke fahren und den Ladedruck beurteilen. Bei einigen Fahrzeugen ist ein Turbo verbaut und gerade an der Grenze zur nächst höheren Klasse. Sollte hier etwas nicht mehr original sein, hat das Fahrzeug mehr Leistung und ist dann ungerechtfertigt in seiner gemeldeten Klasse.

6. Startnummern

Jeder Fahrer wird in die Fahrerkartei eingetragen und erhält seine max. dreistellige Startnummer. Diese Nummer ist dem jeweiligen Fahrer zugeordnet und nicht übertragbar. Die vergebene Startnummer ist deutlich und gut lesbar auf beiden Seiten des Fahrzeugs, der Motorhaube und z.B. mit einem Schild auf dem Frontgitter anzubringen (als Hilfe für den Vorstart). Alle Startnummern müssen für die Rennleitung und die Punktwertung jederzeit erkennbar sein, damit eine korrekte Punktwertung möglich ist. Deshalb sind die Startnummern vor jedem Lauf sauber zu wischen. Ist die Startnummer nicht lesbar, kann der Vorstart die Starterlaubnis verweigern!

6.1 Ersatzfahrzeuge

Ein Ersatzfahrzeug ist grundsätzlich erlaubt, muss aber vorher angemeldet und abgenommen werden. Das Ersatzfahrzeug muss in der gleichen oder tieferen Klasse gemeldet sein.

6.2 Mehrere Fahrer teilen sich ein Fahrzeug

Teilen sich mehrere Fahrer ein Fahrzeug, muss in verschiedenen Klassen gestartet werden.

7. Umweltauflagen (Behördlich) und Ausrüstung

Für jedes Fahrzeug ist eine stabile und Öl feste Gewebeplane (z.B. LKW-Plane) von mindestens 2 x 2m vorgeschrieben! Breitere Team-Sammel-Planen sind erlaubt. Die Rennfahrzeuge haben im Fahrerlager auch während der Rennpausen und bei Reparaturarbeiten ausschließlich mit dem Bereich des Motors auf der Plane zu stehen! Dies wird das gesamte Rennwochenende durch die eingesetzten Umweltinspektoren überprüft. Jeder Fahrer hat einen Auffangbehälter und einen verschließbaren Behälter für mind. 5 Liter Betriebsstoffe mitzubringen. Sämtliche Betriebsstoffe sind nach dem Rennen wieder mit zu nehmen und fachgerecht zu entsorgen. Vorsätzliche Verschmutzung des Bodens durch Betriebsstoffe zieht den sofortigen Ausschluss des Fahrers mit sich. Rechtliche Schritte bleiben vorbehalten! Jedes Team bzw. jeder Einzelfahrer hat eine Schaufel mitzubringen um diese bei evtl. Benzin oder Ölunfällen einzusetzen. Jedes Team oder jeder Einzelfahrer muss einen funktionsfähigen Feuerlöscher dabei haben! Das Betanken und Auffüllen von Öl darf nur auf der mitgebrachten Plane erfolgen. Die Kurbelgehäuseentlüftung muss entweder original angeschlossen sein oder in einen geschlossenen Behälter („Catchtank“) geführt werden. Jeder Fahrer bezahlt bei Anreise eine Platzkaution von 10,-€ (Teamkaution 25,-€), die nach sauberem Verlassen des Fahrerlagers wieder zurück gezahlt wird.

Fahrzeugteile, Reifen, Batterien und anderer Schrott hat nichts in den bereitgestellten Müllbehältern zu suchen, sondern ist ausnahmslos von Jedem wieder mit nach Hause zu nehmen!

8. Teilnahmebedingungen für Fahrer/in

Der Fahrer unterwirft sich während der gesamten Renntage dem absoluten Alkohol- und Drogenverbot. Entsprechenden Kontrollen durch die Rennleitung haben sich die Fahrer bei Aufforderung freiwillig zu unterziehen. Bei Weigerung bzw. nachgewiesenem Rauschmittelkonsum erfolgt die sofortige Disqualifikation des Fahrers! Während des jeweiligen Rennens besteht für jeden Fahrer Anschnall- und Helmpflicht inklusive Visier bzw. Brille. Dies gilt auch beim Zeitfahren oder beim Fahren auf einer evtl. vorhandener Teststrecke. Mit der eigenhändigen Unterschrift auf der Nennung akzeptieren die Fahrer auch für ihre Begleitpersonen bedingungslos alle Punkte dieser Ausschreibung. (Bei Jugendfahrern unterschreiben eine erziehungsberechtigte Person, sowie der Jugendfahrer die Nennung). Bei Verstoß gegen diese Bedingungen hat der Veranstalter das Recht, den Fahrer vom Rennen auszuschließen und sichert sich gleichzeitig gegen alle Ansprüche der Fahrer, Helfer und sonstiger Personen ab! Die Teilnahme erfolgt auf eigenes Risiko, eine private Unfall- und Haftpflichtversicherung wird empfohlen. Die Fahrer und ihre Begleitpersonen haben während des Rennens den Weisungen des Rennleiters und des Organisationspersonals (z.B. Vorstart, Flaggenposten, Umweltkommissare) unbedingt Folge zu leisten! Bei Nichtbeachtung oder Regelverstößen sind die o.a. Verantwortlichen berechtigt, Verwarnungen oder Disqualifikationen auszusprechen! Der Fahrer bzw. der Erziehungsberechtigte haben alle Angaben, insbesondere über das Fahrzeug und das Alter des Jugendfahrers vollständig und korrekt zu machen. Die Rennleitung behält sich vor, auch während des Rennablaufs Kontrollen durchzuführen. Bei nachweislich falschen Angaben erfolgt die sofortige Disqualifikation des Fahrers! Der Veranstalter und die Rennleitung behalten sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen, sowie von Behörden angeordnete Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen und die Veranstaltung abzusagen, ohne Schadensersatzpflicht zu übernehmen, falls dies durch außerordentliche Umstände bedingt ist!

9. Zusätzliche Teilnahmebedingungen für Jugendfahrer

Fahrer für die Jugendrennen müssen das Mindestalter von 14 Jahren erreicht haben und dürfen höchstens 17 Jahre alt sein. (Wird ein Jugendfahrer während der laufenden Rennsaison 18 Jahre alt, so darf dieser die Saison noch in der Jugendklasse beenden, wenn er nicht auch schon bei den Erwachsenen startet). Der Rennleitung muss mit der Nennung eine Kopie des Kinderausweises bzw. des Personalausweises übergeben werden. Ohne diese Ausweiskopie wird keine Startgenehmigung erteilt! Der auf dem Nennungsformular unterschreibende Erziehungsberechtigte muss an den Renntagen anwesend sein. Sollte der Erziehungsberechtigte am Renntag nicht vor Ort sein, muss er einem anwesenden Erwachsenen eine Vollmacht, als „erziehungsbeauftragte Person“, erteilen. Weiterhin muss bei der Rennleitung eine Telefonnummer hinterlegt werden unter der ein Erziehungsberechtigter jederzeit erreichbar ist! Alle Jugendrennen werden ausschließlich nach Speedway-Regeln gefahren! Die Missachtung dieser Regeln wird von der Rennleitung mit sofortiger Disqualifikation bestraft! Der Jugendfahrer ist für sein Handeln beim Rennen selbst verantwortlich und somit auch alleiniger Ansprechpartner der Rennleitung!

10. Haftungsausschluss

Der Veranstalter übernimmt gegenüber den Fahrern und ihren Begleitpersonen keinerlei Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden. Dieser Haftungsverzicht gilt insbesondere auch für Ansprüche aller Art gegen andere Teilnehmer der gleichen Veranstaltung. Die Fahrer und ihre Begleitpersonen verzichten für sich und ihre Angehörigen durch Abgabe der Nennung für jeden im Zusammenhang mit dem Rennen erlittenen Unfall oder Schaden, auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriffs gegen den Veranstalter, die Rennleitung und das Organisationspersonal, sowie alle Fahrer und Halter von Fahrzeugen, die an der Veranstaltung teilnehmen, Behörden und irgendwelche anderen Personen, die mit dem Veranstalter in Verbindung stehen. Die Teilnehmer verzichten für sich und ihre Angehörigen auf das Recht zur Anrufung der ordentlichen Gerichte. In den Verzicht sind auch die dem Verzichtenden gegenüber unterhaltspflichtigen Personen einbezogen. Die Teilnehmer nehmen auf eigene Verantwortung an dem Wettbewerb teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche

Verantwortung für alle von ihnen, oder den von ihnen benutzten Fahrzeugen, verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.

11. Rennbekleidung

Sobald der Fahrer sein Fahrzeug beim Rennen oder zur Testfahrt bewegt, hat er folgende Kleidung anzulegen! Helm mit Visier oder Brille, Halskrause (keine medizinische Halskrause)/Motorsport-Nackenstütze. **Einen Overall und Handschuhe aus schwer entflammbarem Material (EN ISO 11612, EN ISO 11611, EN 1149-5, EN 531). Kostengünstige Schweißoverall mit einer der entsprechenden Norm sind ebenfalls zugelassen.** Festes Schuhzeug, z.B. knöchelhohe Stiefel / Sicherheitsschuhe oder Rennsportschuhe. Fahrer mit unzureichender Rennbekleidung (z.B. T-Shirt, kurze Hosen, Sandalen) oder mit fehlender Ausrüstung werden vom Vorstarter nicht zum Start zugelassen!

12. Klasseneinteilung

Die Fahrzeuge sind in fünf PS-Klassen und die Jugendklasse eingeteilt. Für jede Klasse gilt die genannte PS Obergrenze. Es ist zulässig mit leistungsschwächeren Fahrzeugen in höheren Klassen zu starten!

Jugendklasse:	bis einschließlich 60PS	14-17 Jahre
Klasse 1:	bis einschließlich 60PS	ab 16 Jahren
Klasse 2:	61 bis einschließlich 90PS	ab 16 Jahren
Klasse 3:	91 bis einschließlich 120PS	ab 16 Jahren
Klasse 4:	121 bis einschließlich 150PS	ab 16 Jahren
Klasse 5:	über 151PS offen und Allrad	ab 16 Jahren
Bangers:	Limited & Unlimited Bangers	ab 18 Jahren
High 5 Rodeo:	Leistung offen / Größe max. Golf 3	ab 16 Jahren
Girls Race:	1 bis einschließlich 120 PS	ab 16 Jahren
Speedway:	Leistung offen, inkl. Allrad	ab 18 Jahren (Fahrzeuge der DC zugelassen)
Long Distance:	Leistung offen, inkl. Allrad	ab 18 Jahren (Fahrzeuge der DC zugelassen)

Jedes Fahrzeug wird von der Abnahmekommission abgenommen und in die entsprechende Leistungsklasse eingeteilt. Die Abnahmekommission behält sich vor, offensichtlich getunte Fahrzeuge in eine höhere Klasse einzustufen! Fahrzeuge mit manipulierten oder nicht vorhandenen Motornummern werden automatisch in die Klasse 4 eingestuft! Offensichtlich getunte Fahrzeuge der Jugendklasse erhalten keine Starterlaubnis. Ersatzfahrzeuge sind zulässig, müssen aber vor dem Start beim Rennleiter angemeldet und vom ihm zugelassen werden! Selbstverständlich muss das Ersatzfahrzeug die Startnummer des darin sitzenden Fahrers tragen!

13. Flaggensignale

grüne Flagge: Start

gelbe Flagge: Gefahr, Fahrweise anpassen, Überholverbot bis zum Hindernis

rote Flagge: sofort anhalten, Überholverbot

schwarz/weiß kariert: Zielflagge

schwarze Flagge: Disqualifikation

blaue Flagge: Fahrtrichtung freigegeben

14. Rennregeln Stockcar

Beim Stockcarrennen wird Action erwartet und deshalb soll sie auch geboten werden! Angriffe auf andere Fahrzeuge sind ausdrücklich erwünscht und machen ein Stockcarrennen erst aus! Angriffe dürfen während des gesamten Rennens gefahren werden, auch von bereits überrundeten Gegnern! Es gibt hier nur zwei Ausnahmen: Angriffe auf die Fahrertür oder auf stehende Fahrzeuge sind absolut verboten und

führen zur Disqualifikation! Muss bei Punktgleichheit ein Stechen gefahren werden, gelten natürlich die Stockcar-Regeln. Der Fahrer der als erster die Ziellinie überquert, ist Sieger des Rennens.

15. Rennregeln Jugendklasse/Speedway

Bei den Jugendrennen / Speedwayrennen stehen die gefahrene Geschwindigkeit und das Fahrkönnen im Vordergrund. Deshalb sind Angriffe wie Drängeln, Anlehnen und Rammen absolut verboten und werden mit sofortiger Disqualifikation bestraft! Der Fahrer der als erster die Ziellinie überquert, ist Sieger des Rennens.

16. Training

Alle bereits abgenommenen Fahrzeuge können am Samstag ab ca. 10:00 Uhr an einem eventuellen Zeittraining teilnehmen. Das Zeittraining geht über max. zwei Runden.

17. Rennverlauf / Punktwertung

Gestartet wird, je nach Klassengröße und Bahnverhältnissen, mit 6 bis 12 Fahrzeugen je Lauf. Es werden 3 – 6 Runden gefahren, die Rundenzahl wird in der Fahrerbesprechung bekanntgegeben. Die Startaufstellung wird von der Rennleitung festgelegt und vor Rennbeginn bei der Rennleitung / Vorstart ausgehängt! Gefahren werden 4 oder mehr Wertungsläufe je Klasse (abhängig von der Teilnehmerzahl und Bahnbeschaffenheit). Die ersten sechs Fahrzeuge die, die Ziellinie überqueren erhalten folgende Wertungspunkte:

1.Platz = 8 Punkte; 2.Platz = 6 Punkte; 3.Platz = 4 Punkte; 4.Platz = 3 Punkte; 5.Platz = 2 Punkte;
6.Platz = 1 Punkt; 7. – 9.Platz = 0 Punkte.

Bringt ein Fahrer einen anderen Fahrer zum Überschlag oder in Seitenlage erhält er dafür 5 Sonderpunkte. Diese Punkte werden zur Wertung addiert (Platz 2 im Lauf = 6 Punkte, ein Überschlag = 5 Punkte, 6+5 = 11 Punkte für die Tageswertung). Sollte das geworfene Fahrzeug noch fahrtauglich sein, darf er sich am Ende des Starterfeldes wieder mit aufstellen.

In jeder Klasse bekommen die ersten 5 Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl der Tageswertung einen Pokal! Für die Meisterschaft zählen nur die ersten vier Wertungsläufe! Alle weiteren Läufe zählen ausschließlich für die Tageswertung der jeweiligen Veranstaltung! Bei Überschlag, Dach- oder Seitenlage und wenn akute Gefahr droht (z.B. Fahrzeug steht mit der Fahrertür in Fahrtrichtung, brennendes Fahrzeug, offene Fahrertür usw.) wird der Lauf aus Sicherheitsgründen sofort abgebrochen! Jeder Fahrer hat solange angeschnallt und mit voller Sicherheitsausrüstung (Helm, Halskrause, Handschuhe) im Fahrzeug sitzen zu bleiben, bis das Rennen beendet ist oder er vom Streckenpersonal aufgefordert wird das Fahrzeug zu verlassen! (Einzige Ausnahme: Das Fahrzeug brennt!)

18. Rennabbruch / Neustart

Bei Rennabbruch innerhalb der ersten Runde erfolgt umgehend ein kompletter Neustart (mit allen fahrbereiten Fahrzeugen) in der ursprünglichen Startaufstellung. Rennabbruch ab Runde 2 - Der Start erfolgt auf der Bahn, die Fahrzeuge werden nach der letzten Wertungsposition hintereinander aufgestellt. Falls der Verursacher des Rennabbruches aus eigener Kraft und ohne fremde Hilfe am Rennen teilnehmen kann, wird er am Ende des Starterfeldes aufgestellt. Lag das verursachende Fahrzeug auf der Seite / auf dem Dach oder musste aus anderen Gründen fremde Hilfe in Anspruch nehmen, scheidet es für diesen Wertungslauf aus! Fahrzeuge, die sich beim Bremsen während eines Rennabbruchs (rote Flagge) ohne Eigenverschulden festgefahren haben oder die angeschoben werden müssen, weil der Motor ausgegangen ist, dürfen weiter am Rennen teilnehmen! Erfolgt der Rennabbruch nach 2/3 der Renndistanz, wird auf einen erneuten Start verzichtet und die Position des letzten Zieldurchlaufs gewertet (außer der Position des Verursachers). Wertungspunkte erhalten grundsätzlich nur Fahrzeuge, die aus eigener Kraft die Ziellinie überqueren!

19. Rodeo / Massenstart

Nach den Wertungs- bzw. Finalläufen, am Ende des letzten Renntags, findet bei genügender Teilnehmerzahl, das sogenannte Rodeo statt. Hierbei kommt es darauf an, als letztes fahrbereites Fahrzeug übrig zu bleiben. Um dies zu erreichen ist alles nach den Stockcarregeln erlaubt. Die vorgegebene Fahrtrichtung muss eingehalten werden und es darf nicht über längere Zeit defensiv gefahren werden. Verboten bleiben weiterhin das absichtliche Rammen der Fahrertür sowie das absichtliche Auffahren auf stehende Fahrzeuge! Unsportlich ist auch das Verstecken und Warten, welches unter besonderen Umständen auch die Disqualifikation des Teilnehmers durch die Rennleitung zur Folge haben kann. Beim Rodeo kämpft Jeder gegen Jeden. Es wird nicht als Team angetreten oder gefahren! Bei reduziertem Fahrerfeld kann die Fahrtrichtung freigegeben werden. In der Endphase des Rodeos muss alle 30 Sekunden ein sichtbarer Angriff gefahren werden. Fahrzeuge, die länger als 60 Sekunden stehen werden disqualifiziert! Jede Klasse fährt ihr eigenes Rodeo, jedoch hat die Rennleitung die Möglichkeit die Klassen aus Mangel an Fahrzeugen zusammen zu legen. Selbstverständlich können Fahrzeuge aus PS schwächeren Klassen hoch nennen oder bei mehreren Rodeos starten. Für jedes gestartete Rodeo gibt es drei Pokale! Alle Fahrer, die beim Rodeo starten, müssen eine gültige Versicherung für das Rennwochenende haben. Leiht sich jemand, der bisher nicht am Rennen teilgenommen hat ein Fahrzeug für das Rodeo, muss sich dieser Fahrer vor dem Start bei der Rennleitung melden und eine Fahrerversicherung abschließen!

20. Fahrerlager

Das Abstellen von Privateigentum wie z.B. Privatfahrzeuge, Anhänger, Zelte usw. erfolgt auf eigenes Risiko und ist nicht durch den Veranstalter versichert. Es besteht keine Möglichkeit Ansprüche an den Veranstalter, die Rennleitung oder andere Personen, die mit der Durchführung des Rennens beauftragt sind zu stellen. Bei Platzmangel im Fahrerlager müssen Anhänger und Zugfahrzeuge auf einer extra hierfür ausgewiesenen Fläche (außerhalb des Fahrerlagers) abgestellt werden. Eltern haften auf dem gesamten Renngelände für ihre Kinder. Das Fahren mit Pocketbikes ist im Fahrerlager verboten. Hunde sind auf dem gesamten Renngelände an der Leine zu führen bzw. kurz anzuleinen. Bei auffälligen Hunden ist auf Anweisung des Veranstalters ein Maulkorb anzulegen. Auf dem Weg zur Rennstrecke (Vorstart) und besonders nach dem Verlassen der Rennstrecke, sowie im Fahrerlager darf nur Schritttempo gefahren werden. Bei Nichtbeachtung wird von der Rennleitung eine Disqualifikation ausgesprochen! Unangemeldete Fahrzeuge dürfen nur auf einem Anhänger verladen das Veranstaltungsgelände verlassen. Jeder Fahrer ist für seine Begleitpersonen verantwortlich. Im Falle von Unstimmigkeiten ist der Fahrer der alleinige Ansprechpartner für den Rennleiter und den Veranstalter. Nachtruhe von 22:00 Uhr bis 07:00 Uhr! Bei einbrechender Dunkelheit darf auf dem gesamten Gelände kein Fahrzeug mehr bewegt werden. Musik ist auf minimale Lautstärke zu regulieren. Notstromaggregate sind abzuschalten oder weiter weg zu stellen. Es ist Rücksicht auf alle anderen Teilnehmer und Besucher zu nehmen. Lagerfeuer sind generell nur in Absprache mit dem Veranstalter genehmigt. Sollte das Feuer genehmigt werden, muss ein funktionsfähiger Feuerlöscher in Reichweite sein!

21. Erweiterungen der Ausschreibung / Fahrerbesprechung

Aktuelle Zusätze zur Ausschreibung haben nach der Bekanntmachung sofortige Gültigkeit und werden vom Fahrer mit seiner Unterschrift auf der Nennung akzeptiert. Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist für jeden Fahrer Pflicht. Die während der Fahrerbesprechung vom Rennleiter verkündeten Rennbedingungen (wie z.B. Rundenzahl, Regelung, Vorstart etc.) sind für das Rennwochenende bindend und gelten gleichwertig, wie die in der Ausschreibung schriftlich festgehaltenen Regeln!

Änderungen vorbehalten.

Texte:

Peter Schüller & HG Fabel