

Rahmenausschreibung des ADMV 2016

Disziplin: Motorsportliche Veranstaltung und Wettbewerbe mit historischen Fahrzeugen

Inhalt	Seite
1. Grundlagen	2
2. Beschreibung der Sportdisziplin	2
3. Anwendung der Sportgesetzgebung des DMSB	3
4. Bestimmungen für aktive Sportler (Sportfahrer)	3
5. Bestimmungen für Funktionäre (Sportwarte)	5
6. Genehmigung, Durchführung und Auswertung von Veranstaltungen im Rahmen des ADMV Classic Cup	7
7. Jahresserie und Teilnahmebedingungen	8
8. Versicherung, Unfallmeldung, Haftungsverzicht	9
9. Rechtliche Regelungen	9
10. Umweltschutz und Sicherheit	11
Anlage 1: Organisationsbestimmungen für Veranstalter	
1. Strecken	
2. Organisationsmaßnahmen	
3. Wettbewerbs- und Fahrregeln	
4. Flaggenzeichen	
5. Allgemeine Regeln	
6. Wertungsbedingungen	
7. Begriffe, Erklärung und verbindliche Beachtung	
Anlage 2: Technische und Sicherheitsbestimmungen für Wettbewerbsfahrzeuge	20
1. Fahrerausstattung/Fahrer- und Beifahrerbekleidung	
2. Hilfsmittel	
3. Definition zur Zulassung der Fahrzeuge im ADMV Classic Cup	
4. Klassen im ADMV Classic-Cup	
5. Startnummern	
6. Fahrzeugzulassung mit Registratur in einem Fahrzeugpass	
7. Technische Bestimmungen für Motorräder und Motorräder mit Seitenwagen (Gespann)	
8. Technische Bestimmungen für Automobile	
9. Vergleichbarkeit und unklare Bestimmungen	
10. Flaggenzeichen (separat abrufbar)	
Anlage 3: Dokumentenvorlagen für die Veranstalter -separat abrufbar-	29
- Nennformulare	
- Kurzausschreibungen zur Veranstaltung für Fahrer	
- Technisches Datenblatt Fahrzeugabnahme 2-u. 3- Rad zur Veranstaltung	
- Unfallschaden- Bericht	
- Entscheidung der techn. Abnahme zu Beginn der Veranstaltung	
- Kennzeichnung Schutzhelme	
- Verhaltenskodex für Sportwarte und Funktionäre auf Verbandsebene	

Historischer Motorsport

Auszug

Rahmenausschreibung 2016



1. Grundlagen

1.1 Motorsportveranstaltungen mit historischen Fahrzeugen/historischer Rennsporttechnik werden im ADMV auf der Grundlage des Motorsportreglements (MSR) durchgeführt. Dem Motorsportclub e.V. (juristische Person) als Veranstalter obliegt die Notwendigkeit, mit der Planung des Events die Bestimmungen des Motorsportreglements und der Rahmenausschreibung zu kennen. Die Verantwortung für die Vorbereitung, Inhalte der Ausschreibung und Durchführung des Events trägt der Vorstand des Motorsportclubs e.V. Die Einhaltung nachgenannter Regeln sollen die Abläufe erleichtern und in rechtlichen Fragen den Verein schützen.

1.2 Wenn es sich um lizenzpflichtige Motorsportveranstaltungen handelt, obliegt je nach Kategorie die Genehmigungspflicht dem DMSB oder dem ADMV. Der ADMV genehmigt die Kategorie Lizenziertes Clubsport.

Lizenzfreier Motorsport liegt in der Genehmigungshoheit des ADMV; er wird der Kategorie Lizenzfreier Breitensport zugeordnet.

Das Ausstellen oder Präsentieren von historischen Fahrzeugen (Oldtimern) ohne wettbewerbsähnliche Durchführung oder ohne sportfahrerische Ansprüche wird in der Genehmigungshoheit des Verbandes dem Tourensport zugeordnet.

1.3 Sofern die Veranstaltung (Event eines Ortsclubs) als Wettbewerb im lizenzierten Clubsport durchgeführt werden soll, sind die vom DMSB vorgegebenen Grund- und Rahmenausschreibungen anzuwenden.

1.4 Bei der Zuordnung eines Events in den lizenzfreien Breitensport müssen deutliche Unterschiede in der Organisation, der praktischen Durchführung, den sportlichen Ansprüchen und Wertungen gegenüber dem lizenzpflichtigen Clubsport bestehen; nur eine „Änderung der Bezeichnung“ ist nicht ausreichend. Höhere Ansprüche hat immer der lizenzierte Clubsport.

1.5 Die gemeinsame Durchführung von lizenziertem Clubsport und lizenzfreiem Breitensport innerhalb ein und desselben Events ist unter Achtung der jeweiligen und deutlichen Klassenzuordnung statthaft. Die Klassen des lizenzierten Clubsports haben dann den höheren Rang. Für die organisatorischen und Sicherheitsbestimmungen sind dabei die Clubsportregularien zu Grunde zu legen.

2. Beschreibung der Sportdisziplin

Organisierter Sport mit historischer Fahrzeugtechnik unterliegt in der Rangfolge unterschiedlichen Kategorien.

2.1 Historische und klassische Kraftfahrzeuge (Oldtimer) können im Rahmen von Veranstaltungen ausgestellt und präsentiert werden; besondere fahrerische Ansprüche bestehen dabei nicht.

Der Veranstalter kann des Weiteren Kolonnen- und Korsosfahrten mit historischen und klassischen Kraftfahrzeugen organisieren. Besondere fahrerische oder wettkampforientierte Ansprüche bestehen dabei nicht; von der Eignung als Fahrzeugführer/Fahrzeuglenker einmal abgesehen. Es gelten darüber hinaus die ordnungsrelevanten Auflagen der Genehmigungs- bzw. Zulassungsbehörden.

2.2 Mit historischen und klassischen Kraftfahrzeugen können Gleichmäßigkeitsveranstaltungen organisiert werden; die Fahrzeugführer/Fahrzeuglenker sollen ihre Sporttauglichkeit gemäß dieser Rahmenausschreibung nachweisen.

Gleichmäßigkeitsveranstaltungen werden auf Straßen – hergerichtet als Bergstrecke, Rundstrecke oder als Stadtkurs – durchgeführt.

Nach einer bestimmten Anzahl von Trainingsdurchgängen finden die Gleichmäßigkeitsläufe als Wettbewerb statt. Dabei soll der Aktive jeden Durchgang möglichst in der gleichen Fahrzeit absolvieren. Die jeweiligen fahrzeitlichen Abweichungen ein und desselben Fahrers untereinander sind das Kriterium für die Wertung. Die geringere Abweichung (wenig fahrzeitliche Unterschiede) führt zur besseren Platzierung, die größere Abweichung (hohe fahrzeitliche Unterschiede) zur schlechteren

Platzierung. Kriterium für das Ergebnis ist immer die „eigene, gleichmäßige Zeit“ und nicht die „bessere Rundenzeit“ gegenüber den anderen Teilnehmern. Bei Gleichmäßigkeitsveranstaltungen mit historischer Fahrzeugtechnik ist die Erzielung von Höchstgeschwindigkeit nicht statthaft.

2.3 Mit historischen und klassischen Kraftfahrzeugen können Rennveranstaltungen organisiert werden. Die Fahrzeugführer/Fahrzeuglenker müssen in der Regel die Sporttauglichkeit nachweisen, eine Fahrerlizenz besitzen und die diesbezüglichen Bestimmungen des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) erfüllen. Bei Rennveranstaltungen wird der Aktive eine festgelegte Distanz (Streckenlänge oder Rundenanzahl) in möglichst kürzester Fahrzeit (Bestzeit) absolvieren. Rennveranstaltungen mit historischer Fahrzeugtechnik sollen im ADMV jedoch nicht zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten „um jeden Preis“ abgehalten werden. Die Sicherheit der Sportler und die Fahrbarkeit, Bedeutung, Eleganz und Erhaltung historischer Renn- und Motorsporttechnik als technisches Kulturgut, haben Vorrang.

2.4 Unabhängig davon, ob Veranstaltungen nach den Kriterien 2.2 oder 2.3 durchgeführt werden, sind die Organisatoren von Beginn an gehalten, jegliche Gefahr bringende oder Risiko- oder extrem rennsportlich behaftete Streckenauswahl zum einen und Wettbewerbsdurchführung zum anderen zu vermeiden. Im Vordergrund steht beim Gebrauch von klassischer oder historischer Fahrzeugtechnik eine möglichst gefahrlose Teilnahme in jeglicher Hinsicht. Ebenso soll die Technik im praktischen Gebrauch keinen Schaden nehmen. Diese Grundsätze gelten immer und ausnahmslos.

3. Anwendung der Sportgesetzgebung des DMSB

3.1 Die Hoheit für den lizenzierten Motorsport mit Automobilen, Karts, Motorrädern und Gespannen hat der DMSB. Veranstalter von DMSB- genehmigungspflichtigen Wettbewerben erfüllen die diesbezüglichen Bestimmungen, er achtet die Internationale Sportgesetzgebung.

3.2 Veranstalter nationaler und internationaler Wettbewerbe oder Prädikate im lizenzierten Motorsport müssen Sportwarte einsetzen, die eine dafür vorgeschriebene Qualifikation besitzen (Sportwartlizenz).

4. Bestimmungen für aktive Sportler (Sportfahrer)

4.1 Hat der Sportler die Absicht, lizenzpflichtigen Motorsport (Rennsport/Gleichmäßigkeitssport- Clubsport) zu betreiben, muss er beim DMSB die betreffende Fahrerlizenz beantragen; Qualifikationskriterien legt der DMSB fest. Die ausgestellte Fahrerlizenz gilt für das Kalenderjahr, ist nicht übertragbar und ist bei Aufforderung (z.B. nach einem Unfall oder Sportstrafe) an den DMSB zurückzugeben. Die Lizenz beinhaltet einen Unfallversicherungsschutz bei der Teilnahme an vom DMSB oder den Mitgliedsverbänden genehmigten Wettbewerben.

4.2 Für die Teilnahme an lizenzfreien Breitensportveranstaltungen sowie Trainings genügt eine ADMV-Mitgliedschaft inkl. Unfallversicherung (Sportausweis wird dafür ausgestellt) oder die Tagesunfallversicherung. Der Abschluss privater Unfallversicherungen obliegt dem Fahrer selbst.

4.3 Der Fahrer ist angehalten, die bestehenden Einschreib- und Nennkriterien zu beachten und den Haftungsverzicht zu unterschreiben. Eine Teilnahme „außer Konkurrenz/auf eigene Gefahr“ ist nicht statthaft.

4.4 Für die Teilnahme an Gleichmäßigkeitsveranstaltungen nach 2.2 wird für den Classic- Cup (CC) festgelegt:

- Jegliche DMSB-Fahrerlizenz (außer Stufe C) wird als Qualifikationsmerkmal anerkannt.
- Teilnehmer am CC bis 2015, die auch 2016 und den Folgejahren teilnehmen, gelten als sportlich qualifiziert.
- Neueinsteiger am CC ab 2016 müssen zuvor in einer anderen motorsportlichen Disziplin aktiv gewesen sein oder die

Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining oder einem Lizenzlehrgang/ Fahrerschulung 2013/2014/15 oder danach in der zugehörigen Fahrzeugkategorie teilgenommen haben und mittels Dokument nachweisen.

- Minderjährige Teilnehmer müssen zusätzlich Fahrpraxis und die Genehmigung der Eltern bzw. Sorgeberechtigten nachweisen. Sie sind in den Fahrzeugkategorien Motorräder bis 125 ccm und Automobile mit Motorradmotoren bis 350 ccm Teilnahme berechtigt. Im ersten Jahr der Teilnahme, sollten die minderjährigen Teilnehmer mit Warnweste starten. Näheres wird in Durchführungsbestimmungen festgelegt.

4.5 Der DMSB legt in seinen Bestimmungen fest, welche Sicherheitsbekleidung zu tragen ist und welche Standards die Kleidung erfüllen muss.

Sofern der Geltungsbereich des DMSB nicht zutrifft, muss der Sportler bei der Teilnahme an Trainings und Wettbewerben von Clubsport- und/oder Gleichmäßigkeitsveranstaltungen in Abhängigkeit der Fahrzeugklassen die nachfolgend beschriebene Kleidung zu tragen.

Motorrad- und Gespannklassen:

- ein zugelassener Schutzhelm; europäische Hersteller nach ECE 22-05 „P“, „NP“, „J“; USA-Hersteller SNEL M 210 und japanische Hersteller JIS 8133 (die Prüfnorm muss durch eine Bildmarke erkennbar sein) siehe Anlage Kennzeichnung Schutzhelme
- der Helm muss geschlossen sein (Integralhelm) oder in der Ausstattung das Kinn stabil und fest schützen
- Helmvisier
- geeignetes (festes) Knöchel umschließendes Schuhwerk/Motorradstiefel
- Lederbekleidung (Jacke/Hose oder Rennsportkombination)
- zusätzlich sollen Protektoren/Gelenkschützer u.ä. verwendet werden
- Lederhandschuhe, die die Ärmel der Oberbekleidung überlappen
- Brustschutz und Nierengurt werden empfohlen

Offene Wagenklassen:

- ein Schutzhelm (siehe Formulierung Motorrad); europäische Hersteller nach ECE 22-05, P, NP, J; USA- Hersteller SNEL M 210 und japanische Hersteller JIS 8133 (incl. erkennbarer Prüfnorm)
- Schutzbrille (Sicherheitsglas) oder Helmvisier
- Knöchel umschließende geeignete leichte, schwer entflammbare Rennsportschuhe
- schwer entflammbare Oberbekleidung (Jacke/Hose oder Overall)
- schwer entflammbare geeignete Baumwollunterwäsche ist empfohlen.
- Handschuhe aus schwer entflammarem Material, die die Ärmel der Oberbekleidung überlappen

Geschlossene Wagenklassen:

- Wie offene Wagenklassen; Schutzbrille oder Helmvisier sind nicht vorgeschrieben.

4.6 In Automobilklassen ist angegurtet zu fahren; die Gurtsysteme sind in Punkt 8./ Technische Bestimmungen für Automobile beschrieben.

4.7 Alkohol- und Drogenkonsum sind während des Trainings oder Wettbewerbes verboten; bei DMSB-genehmigten Wettbewerben gelten darüber hinaus die Anti- Dopingbestimmungen des DOSB und der NADA. Der Fahrleiter kann in der Ausschreibung deutliche Festlegungen zu allgemeinen Verhaltensregeln zusätzlich treffen. Aktive werden bei Zuwiderhandlungen ohne Einspruchsrecht sofort ausgeschlossen.

4.8 Die Tauglichkeit für die Teilnahme an Motorsportveranstaltungen erbringen Aktive mit der Lizenzbeantragung gemäß Bestimmungen des DMSB.

Wird im lizenzierten Clubsport oder lizenzfreien Breitensport keine Tauglichkeit verlangt, muss der Veranstalter absichern, dass zur Anmeldung (Papierabnahme) der Fahrer seine Tauglichkeit/sein gesundheitliches Wohlbefinden am Veranstaltungstag ausdrücklich mit seiner Unterschrift bestätigt; das Nennformular ist dafür nutzbar. Durch den Fahrleiter kann die Vorstellung des Aktiven beim Veranstaltungsarzt angeordnet werden. Fahrer, die sich dieser Vorstellung weigern, werden durch den

Fahrtleiter von der Startzulassung oder weiteren Teilnahme ausgeschlossen. Das gilt ebenso, wenn der Veranstaltungsarzt von einer fortgesetzten Teilnahme am Wettbewerb abrät; Widerspruch ist nicht möglich.

4.9 Fahrer, die einen Unfall mit Verletzung oder Körperschaden erleiden, sollen nach Genesung die erneute ärztliche Tauglichkeit für den Motorsport vornehmen lassen. Der DMSB regelt das in den Bestimmungen für die Lizenznehmer.

4.10 Der Fahrer ist während der Veranstaltung für sein gesamtes Team (Helfer, Mechaniker, Teambegleiter) sportrechtlich verantwortlich.

4.11 Ein Fahrer kann nicht bei ein und derselben Veranstaltung gleichzeitig Fahrer und Sportwart (Funktionär) sein. Damit ist die abwechselnde Tätigkeit Fahrer/Funktionär durch ein und dieselbe Person ausgeschlossen; die helfende Mechanikertätigkeit eines Fahrers bei einem anderen Fahrer ist davon nicht betroffen.

4.12 Jeder Teilnehmer an einer Veranstaltung ist für die sachgerechte Entsorgung des eigenen Abfalls/eigener Alt- und Wertstoffe selbst verantwortlich. Bei Zuwiderhandlungen wird der Aktive mit einer Geld- und Sportstrafe belegt; er kann für anfallende Folgekosten verantwortlich gemacht werden. Der Fahrer haftet in dieser Angelegenheit auch für seine Helfer.

5. Bestimmungen für Funktionäre (Sportwarte)

5.1 Werden Veranstaltungen vorbereitet und durchgeführt, sind vom betreffenden Vorstand des Motorsportclubs Funktionäre einzusetzen. Funktionäre sollen erfahren sein und zuverlässig handeln können. Der Umfang und die Anzahl der maßgeblichen Funktionäre richten sich nach dem Inhalt, der Größe und Zeitdauer der Veranstaltung sowie der Anzahl der teilnehmenden Fahrer. Leitende Sportwarte müssen 18 Jahre alt sein. Strecken- oder Flaggenposten und nicht hauptverantwortliche Helfer können 16 Jahre alt sein. Die Einwilligung der Vorsorgeberechtigten soll schriftlich vorliegen.

Minderjährige Sportwarte werden gemeinsam mit einem Erwachsenen eingesetzt, wenn es sich um anspruchsvolle oder mit gewissen Risiken besetzte Aufgaben handelt. Ein Sportwart kann nicht in ein und derselben Veranstaltung gleichzeitig Fahrer sein (siehe 4.11).

5.2 Funktionäre der Fahrtleitung sind exekutiv/vollziehend tätig. Die maßgeblichen Funktionen/Verantwortungsbereiche sind bei lizenzierten Clubsport- oder lizenzfreien Breitensportveranstaltungen mit historischen Fahrzeugen nachfolgend genannt:

- Fahrtleiter/Rennleiter
- Fahrtsekretär
- Leiter Fahrtbüro/Anmeldung
- Obmann-/Leiter der Technischen Abnahme
- Technischer Kommissar
- Zeitnahmeobmann; Auswertung
- Leiter der Streckensicherung/Streckenverantwortlicher
- Fahrerlagerobmann
- Obmann Umweltschutz
- Verantwortlicher Vorstart, Starter, Zielrichter
- Leiter Rettungswesen; Veranstaltungsarzt; Rettungsdienst
- Sportkommissar oder Leitung Schiedsgericht

Die personelle Besetzung der Funktionen wird in der zu genehmigenden Ausschreibung fest geschrieben.

5.3 Fordert der DMSB eine Qualifikation maßgeblicher Funktionäre im lizenzierten Clubsport, so ist diese zu erbringen. Der betreffende Sportwart muss im Veranstaltungsjahr im Besitz einer gültigen Sportwartlizenz sein. Im ADMV müssen bei

Clubsportveranstaltungen mindestens 2 Funktionäre im Besitz einer Sportwartlizenz (unabhängig der Stufe) sein. Diesbezügliche Qualifikationen eines Verbandes werden im lizenzierten Clubsport und lizenzfreien Breitensport ebenso anerkannt.

5.4 Wenn nicht anders durch den DMSB festgelegt, hat der Fahrtleiter/Rennleiter im ADMV folgende Aufgaben umzusetzen:

- die Ausschreibung und den Zeitplan zu erarbeiten zur Genehmigung, die Kurzausschreibung für die Teilnehmer
- die ordnungsgemäße Einweisung aller Funktionäre in ihre Aufgabenbereiche zu gewährleisten
- die Abnahme der Strecke zu veranlassen und behördliche Genehmigungen einzuholen
- Nennungen entgegenzunehmen, über die Annahme oder Ablehnung zu entscheiden, die Startnummern (unter Achtung möglicher Dauerstartnummern) für die Teilnehmer zu vergeben
- die Teilnehmerliste zu erstellen
- den Austragungsort vor dem Training und dem Wettbewerb einschließlich der geforderten Sicherheitsmaßnahmen zu überprüfen
- die Identität der zum Training und zum Wettbewerb zugelassenen Teilnehmer sowie Fahrzeuge feststellen zu lassen und nur Teilnehmer zuzulassen, welche die geforderten Bedingungen der Ausschreibung erfüllen. Dazu gehört auch die Absolvierung des geforderten Trainings.
- den Abschluss einer Veranstaltungs-Haftpflichtversicherung zu veranlassen
- die Veranstaltung zu leiten; zu unterbrechen; wenn es zwingende Gründe erfordern, die Veranstaltung zu beenden
- darauf zu achten, dass die Strecken- oder Flaggenposten den Vordruck „Streckenpostenmeldung“ (für Unfälle, außergewöhnliche Ereignisse) besitzen.
- dafür Sorge zu tragen, dass alle angenommenen bzw. zugelassenen Teilnehmer in der Starterliste/im Programm genannt werden
- die Siegerehrung durchzuführen; Ergebnislisten (auch elektronisch) bereitzustellen
- den Schlussbericht zu fertigen und fristgerecht der genehmigenden Sportabteilung einzureichen.
- alle auftretende Unfälle dem Versicherungsgeber und dem ADMV zu melden.

Der Fahrtleiter übt das Hausrecht von Beginn der Veranstaltung bis zum Veranstaltungsende aus!

5.5 Der Fahrtleiter kann für alle Bereiche verantwortliche Funktionäre einsetzen, die eigenständig die übertragenen Aufgaben verantwortungsvoll erfüllen. Maßgebliche Funktionen sind unter 5.2 aufgeführt. Werden Stellvertreter eingesetzt, so müssen diese ebenso die Qualifikationsmerkmale besitzen.

5.6 Der Fahrtleiter legt fest, dass bei der Anmeldung (Papierabnahme) und der Technischen Abnahme die geforderten Dokumente der Fahrer (Beifahrer) gemäß Ausschreibung zu kontrollieren sind. Dazu gehören:

- DMSB- Fahrerlizenz oder Sportausweis oder Nachweis einer Verbandsmitgliedschaft inkl. Unfallversicherung
- Führerschein
- behördliche Kfz-Zulassung oder gültigen Fahrzeugpass
- persönlich unterschriebenes Nennformular (inkl. Haftungsverzicht)
- Fahrzeugführer unter 18 Jahren, Genehmigung der Eltern/Vorsorgeberechtigten.

Die sportärztliche Vorstellung beim Veranstaltungsarzt kann angeordnet werden.

Der Fahrer muss zur Papier- und Technischen Abnahme persönlich anwesend sein.

5.7 Es ist zu gewährleisten, dass Fahrer, Beifahrer und mögliche Helfer bei der Anmeldung die Zutrittsberechtigung für das Fahrerlager erhalten.

Als **Orientierung** für die Ausgabe von Tickets gilt:

Soloklassen – 1 Fahrerticket, 2 Helfertickets, 1 Gastticket

Automobil- oder Gespannklassen – 1 oder 2 Fahrertickets, 3 oder 4 Helfertickets,

1 oder 2 Gasttickets.

Fahrer erhalten ein kostenfreies Veranstaltungsprogramm.

5.8 Funktionäre, die eine Veranstaltung überwachen, sind aufsichtsführend tätig und arbeiten als Sportkommissar, technischer Kommissar oder im Schiedsgericht. Technische Kommissare können während der Veranstaltung (für den Zeitraum der Abnahme von Fahrzeugen) auch vollziehend arbeiten.

5.9 Der Einsatz von Funktionären während lizenzfreier Breitensportveranstaltungen ist an keine DMSB- Sportwartlizenz gebunden. Die Kenntnis und Anwendung des ADMV- MSR und der Rahmenausschreibung ist jedoch verbindlich; motorsportlicher Sachverstand wird vorausgesetzt. Werden Sportwarte eingesetzt, die eine DMSB-Qualifikation besitzen, sollen diese maßgebliche Funktionen/ Verantwortungen bei Veranstaltungen übernehmen.

6. Genehmigung, Durchführung und Auswertung von Veranstaltungen im Rahmen des ADMV Classic Cup

6.1 Veranstaltungen mit historischen Fahrzeugen sind organisierte, motorsportliche Maßnahmen (Events) eines Vereins. Der Verein kann Veranstaltungen für jedermann ausschreiben oder an spezielle Qualifikations- und Zulassungskriterien knüpfen. Die Streckenführung legt der Veranstalter fest; die Strecke wird für die Dauer der Veranstaltung für den öffentlichen Fahrzeugverkehr gesperrt. Für die Strecke ist ein Gutachten zu erstellen; vom ADMV sind dafür Bestimmungen erlassen; ein Abnahmeprotokoll und Abnahmekriterien können angefordert werden. Die genehmigte Vollsperrung einer Strecke durch die zuständige Genehmigungsbehörde erfüllt den Status einer Privatstraße.

6.2 Es gilt der Grundsatz, dass ein Veranstalter kompetent sein und über erfahrene und geschulte Sportwarte/Funktionäre verfügen muss; er soll verantwortungsvoll handeln und in der Organisation die Aufgabenverteilung gegenüber den Mitgliedern und Helfern sachgerecht übertragen. Im ADMV besteht die Vorgabe, dass eine Mindestmitgliederzahl (Beitragszahler) von 10 Personen im Verbandsregister eingetragen sein muss.

6.3 Ein Termin für die Durchführung einer Veranstaltung wird je nach Kategorie beim DMSB oder beim ADMV beantragt; formlose Beantragungen sind möglich. Nach Bestätigung des Termins oder Aufnahme der geplanten Veranstaltung in den Jahresterminkalender ist durch den Ortsclub (Veranstalter) die Ausschreibung zu erarbeiten. Diese wird durch den DMSB oder ADMV genehmigt. Die Frist für die Einreichung einer Ausschreibung zur Genehmigung wird durch den DMSB festgelegt; im ADMV gilt eine Frist von 20 Tagen. Die Ausschreibung ist in 3-facher Ausfertigung einzureichen.

6.4 Mit der Ausschreibung wird gleichzeitig der Abschluss einer Veranstaltungshaftpflicht- Zuschauerunfall- und Sportwarteunfallversicherung vermittelt. Die erteilte Veranstaltungsgenehmigung ist nur in Verbindung mit einer Veranstalterhaftpflichtversicherung gültig.

6.5 Eine Ausschreibung muss enthalten:

Termin; Bezeichnung/Anschrift des Veranstalters; Sportdisziplin; Ort des Wettkampfes (Ort der Anmeldung für die Aktiven); Namen der maßgeblichen Funktionäre (Sportwarte); Nennungsschluss und Höhe des Nenngeldes; Verweis auf die Verwendung des Nennformulars (inkl. Datenschutzerklärung); Rahmenzeitplan; Klassen und Zulassungsbedingungen; Angaben zur Wettkampfdurchführung; immissionsschutz-/ umweltrechtliche Auflagen; Angaben zu möglicher Prädikats- oder Serienwertungen; Hinweis zur Pflicht- und Unfallversicherung sowie zum Haftungsverzicht; Verbandsangabe/ADMV- Symbol und CC-Logo.

Die genehmigte Ausschreibung ist mittels Aushang („Schwarzes Brett“) bekannt zu machen.

6.6 Das Nenngeld beinhaltet die Gewährung der Teilnahme, wenn die sportlichen Voraussetzungen erfüllt und notwendige Fristen eingehalten sind. Nachnenngeld ist statthaft, wenn der Fahrer trotz Fristenüberschreitung angenommen werden soll und es die sportlichen Regeln zulassen. Nimmt der Fahrer trotz abgegebener Nennung nicht an der Veranstaltung teil (unentschuldigtes Fehlen), behält der Veranstalter das Nenngeld ein. Bei erfolgter Entschuldigung entscheidet der Veranstalter eigenverantwortlich über eine etwaige anteilige Rückzahlung des Nenngeldes.

6.7 Eine Servicegebühr kann der Veranstalter für die Gewährung von Dienstleistungen (Abfallentsorgung, Bereitstellung Elektroenergie, Nutzung von Dusch/Waschcontainer außerhalb des Veranstaltungsgeländes bzw. außerhalb stationärer Einrichtungen, Nutzung von zusätzlichen/speziellen Fahrzeugreinigungsanlagen) in der Ausschreibung bekannt geben. Die Entscheidung zur Nutzung von angebotenen Serviceleistungen trifft der Fahrer.

6.8 Die Teilnahme von ausländischen Fahrern bei Classic- Cup- Veranstaltungen ist unter Einhaltung nachfolgender Bestimmungen statthaft:

- DMSB- genehmigte lizenzpflichtige Wettbewerbe – gemäß nationaler/internationaler Bestimmungen (siehe DMSB); z.T. an die Startgenehmigung der ausländischen Föderation gebunden.
- ADMV- genehmigte lizenzpflichtige Clubsportveranstaltungen – nur zulässig für ausländische Teilnehmer, die keine Lizenz ihrer eigenen Föderation besitzen; sie erhalten beim Veranstalter zur Papierabnahme einen Veranstaltungsausweis.
- Für lizenzfreie Breiten- und Tourensportveranstaltungen ist keine sportrechtliche Vorgabe für ausländische Teilnehmer erlassen.

Die Veranstalter sind angehalten zu kontrollieren oder zu gewährleisten, dass die Teilnehmer eine gültige Krankenversicherung und Unfallversicherung besitzen und mit sich führen.

6.9 Ist es notwendig, Ergänzungen oder Veränderungen der Ausschreibung bekannt zu geben, sind vom Fahrtleiter (ggf. in Abstimmung mit Sportkommissar) Ausführungs- bzw. Durchführungsbestimmungen zu erlassen. Diese sind fortlaufend zu nummerieren, sie tragen Datum/Uhrzeit und sind (durch Aushang) den Aktiven mitzuteilen.

Sind Änderungen des Zeitplanes notwendig, dürfen Klassen gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan nicht „vorgezogen“ werden. Entstehende Pausen können zu Streckenpräparation oder für die Durchführung des Rahmenprogramms genutzt werden.

6.10 Ergibt sich wegen unvorhergesehener Ereignisse (Unfall, Witterungsunbilden, Streckenarbeiten, höhere Gewalt) eine Änderung des Zeitplanes, der dann nicht mehr die ordentliche und zeitlich korrekte Durchführung aller Klassen garantiert, ist in dieser Rangfolge die Durchführung sichern:

1. Prädikatsklassen / höchster Rang, danach...
2. Prädikatsklassen / nachfolgender bzw. niederer Rang, danach...
3. Klassen ohne Prädikat, danach...
4. Rahmenprogramm

Eine Kürzung der Fahrzeiten, der Runden oder der Streckenlänge ist zulässig.

6.11 Nach der Veranstaltung erfolgt gegenüber dem ADMV innerhalb von 5 Werktagen die Abgabe folgender Dokumente:

- das Ergebnis
- der Bericht des Renn-/Fahrtleiters
- der Bericht des Sportkommissars bzw. des Schiedsgerichtes
- evtl. Unfallberichte, Anzeige Sachschäden

Unfälle mit schwerem Körperschaden (oder Tod) sind innerhalb von 24 Stunden zu melden.

Die Ergebnisse sollen im Internet veröffentlicht werden.

Eine Veröffentlichung von Zeitdaten aus Gleichmäßigkeitsveranstaltungen, die den Anschein der Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten erwecken können, ist unzulässig. Dies kann die Aberkennung des Prädikates eines Meisterschaftslaufes nach sich ziehen.

7. Jahresserien und Teilnahmebedingungen

7.1 Der ADMV schreibt die Jahresserie „ADMV Classic-Cup“ (im Weiteren CC genannt) aus.

Die Teilnahmeberechtigung und Bedingungen der Einschreibung werden in der jeweiligen „Jahresausschreibung CC“ veröffentlicht.

7.2 In der Jahresausschreibung für den CC werden nachfolgende Grundsätze berücksichtigt:

1. Teilnahmeberechtigung für Jedermann; Jahreswertung und mögliche Förderung nur für Verbandsmitglieder/ eingeschriebene Fahrer der Jahresserie, oder
2. Teilnahmeberechtigung für Jedermann; erhöhte Einschreibgebühr für Nichtmitglieder/ nicht eingeschriebene Fahrer, oder
3. Teilnahmeberechtigung für Jedermann; keine Jahreswertung für Nichtmitglieder/ nicht eingeschriebene Fahrer, sie sind nur in der Tageswertung startberechtigt.

Die Mitgliedschaft der Kooperationsverbände AvD und DMV ist vereinsrechtlich im ADMV anerkannt und gleichgestellt.

7.3 Der Titel (Prädikat) „ADMV- Verbandsmeisterschaft/ Championship“ im Classic-Cup wird ausgeschrieben und vergeben, wenn sich in der betreffenden Klasse mindestens 5 Fahrer einschreiben.

7.4 Der Titel (Prädikat) „ADMV- Verbandsbestenermittlung“ im Classic-Cup wird ausgeschrieben und vergeben, wenn sich in der betreffenden Klasse mindestens 5 Fahrer einschreiben.

7.5 Bei unplanbaren Abläufen oder nicht zu beeinflussenden Entwicklungen während der Saison, ist zu Gunsten der betreffenden Fahrerschaft zu entscheiden. Sporthistorisch oder technisch begründete Ausnahmen sind zulässig und in der Jahresausschreibung bekannt zu geben.

7.6 Der ADMV oder der zuständige Partner/die Kommission stellt für die Jahreswertung die Pokale zur Verfügung und zeichnet für die Ausrichtung der Jahresehrung verantwortlich.

Pokale sollen je Klasse nach folgenden Kriterien ausgereicht werden:

- bis 5 gewertete Teilnehmer - 1. Platz
- bis 10 gewertete Teilnehmer - 1. bis 3. Platz
- über 10 gewertete Teilnehmer - 1. bis 5. Platz

8. Versicherungen, Unfallmeldungen, Haftungsverzicht

8.1 Der Gesetzgeber weist auf den § 29 der StVO sowie die Verwaltungsvorschrift V/40 hin (Genehmigungspflicht durch die Behörden), setzt auf die Kompetenz und Erfahrung des Veranstalters und fordert vom Veranstalter den Abschluss einer Haftpflicht- und Unfallversicherung mit den in der Bundesrepublik vorgeschriebenen Mindestdeckungssummen.

8.2 Unfälle mit Personenschaden sind unverzüglich, spätestens innerhalb von drei Werktagen nach der Veranstaltung zu melden. Das gilt für aktive Teilnehmer (Sportler), Sportwarte, Funktionäre, Helfer, Mechaniker und Zuschauer.

Unfall- und Schadensmeldungen erhalten der ADMV und das Versicherungsbüro, welches die Police ausgestellt hat.

Unfälle mit schwerem Personenschaden oder Tod sind sofort zu melden.

8.3 Der Haftungsverzicht ist Bestandteil der Ausschreibung und im Nennformular enthalten (siehe Anlage) . Er muss vom Teilnehmer urschriftlich bestätigt sein.

Teilnehmer sind aktive Sportler (Fahrer, Beifahrer) bzw. Bewerber. Teilnehmer im weiteren Sinne sind ebenfalls akkreditierte Journalisten, Reporter oder Fotografen.

9. Rechtliche Regelungen

9.1 Veranstaltungen in Verbandshoheit obliegen grundsätzlich der Satzung des Verbandes und des Motorsportreglements. Im lizenzierten Clubsport wird durch den Veranstalter für die Dauer des Wettbewerbs ein zeitweiliges Schiedsgericht gebildet oder es werden Sportkommissare eingesetzt. In der DMSB-Rahmendausschreibung für den lizenzierten Clubsport wird darauf verwiesen. Die Bildung eines zeitweiligen Schiedsgerichts bei lizenzfreien Breitensportveranstaltungen ist ebenso zulässig.

9.2 Die Sportkommissare/Schiedsgerichte, welche vom Verband genehmigten Veranstaltungen eingesetzt sind, bei denen der Wirkungsbereich des DMSB nicht zutrifft, können bei Veranstaltungen im Classic-Cup aussprechen:

- a) Verwarnung - mündlich
- b) Verweis - schriftlich
- c) Rückversetzung von Ergebnissen
- d) Ausschluss aus der Zulassung zur Veranstaltung oder Wertung
- e) Geldstrafe - bis 100,- €
- f) Suspendierung (Sperrung für definierten Zeitraum)

Erkennt ein Sportkommissar, dass der Veranstalter nicht konform mit der Ausschreibung oder den betreffenden Rahmenbestimmungen handelt, ist er gefordert, den Veranstalter darauf aufmerksam zu machen und auf die korrekte Durchführung zu verweisen. Der Sportkommissar ist verpflichtet, erhebliche Mängel dem ADMV und dem Serienausschreibenden (ADMV Classic Cup e.V.) zu melden.

9.3 Aktive können bei ADMV-genehmigten Veranstaltungen einen Protest gegenüber aktiven Teilnehmern oder Funktionären, sofern sie Fehler, Unterlassungen oder Unregelmäßigkeiten vermuten oder feststellen, einreichen. Proteste müssen schriftlich unter Beifügung von 150,- Euro

- gegen die Zulassung eines Teilnehmers innerhalb von 15 Minuten nach Bekanntwerden oder Aushang der Starterliste bzw.
- das Ergebnis betreffend spätestens 30 Minuten nach Aushang der Ergebnisse beim Veranstaltungsleiter bzw. Renn- oder Fahrtleiter (bzw. Sekretär) abgegeben werden.

9.4 Als Betrugsfälle sind anzusehen:

- falsche personelle Angaben im Nennformular oder zu den Fahrzeugangaben
- Nichteinhaltung der technischen Bestimmungen für das Fahrzeug einschließlich Sicherheitskleidung
- Nichteinhaltung der Zulassungs- oder Qualifikationsbestimmungen
- Fahrerwechsel ohne Genehmigung
- Abkürzen oder Verlassen der Strecke mit Vorteilsverschaffung
- Verwenden von unerlaubten Mess- oder Zählleinrichtungen im/ am Fahrzeug
- eigenmächtige Änderung von persönlichen oder Fahrzeugangaben

9.5 Proteste gegen die Zeitnahme sind nicht zulässig; gegen die Auswertung bzw. Errechnung der Ergebnisse jedoch.

9.6 Die Entscheidung des Schiedsgerichtes/Sportkommissars muss innerhalb von 2 Stunden nach Einreichung des Protestes, spätestens jedoch bis zum Veranstaltungsende, ggf. unter Beachtung des Zeitpunktes der geplanten Siegerehrung, bekannt gegeben werden. Der Protestführer erhält die Entscheidung schriftlich; ihm gegenüber ist eine Rechtsmittelbelehrung (darf Berufung einlegen, Hinweis auf Fristen, schriftliche Abfassung) durchzuführen. Die Berufung ist innerhalb von 3 Werktagen beim Rechtsausschuss des ADMV einzureichen. Die Berufungsgebühr beträgt:

- im lizenzfreien Breitensport 200,- Euro; - im lizenzierten Clubsport 300,- Euro

9.7 Die Entscheidung des Rechtsausschusses des ADMV ist endgültig; es gibt diesbezüglich kein Widerspruchsrecht. Der Rechtsausschuss kann die unter 9.3 definierten Bestrafungen aussprechen, bestätigen oder aufheben. Zusätzlich kann die Geldstrafe auf 200,- Euro erhöht oder die Disqualifikation (Sperrung auf Lebenszeit im Verbandssport) ausgesprochen werden. Wird die Entscheidung gegenüber Lizenznehmern des DMSB getroffen, ist die Rechtsabteilung des DMSB schriftlich zu informieren. Es obliegt dem DMSB, weitere Sportrechtsverfahren einzuleiten.

9.8 „Beschwerden oder Eingaben“ durch Teilnehmer oder Organisatoren werden sportrechtlich nicht als Protest anerkannt. Jeder Beteiligte hat jedoch im Interesse der Aufklärung oder Beseitigung möglicher Fehler das Recht, einen diesbezüglichen Schriftsatz an den Rechtsausschuss des ADMV zu senden. Die Bearbeitung und die Entscheidung erfolgen gemäß satzungsrechtlicher Verbandsordnungen.

9.9 Bei besonders groben Verletzungen der Sportregularien des ADMV kann es auch zu Korrekturen der sportlichen Wertung der Veranstaltung und Jahreswertungen kommen, ohne dass vorher ein sportrechtliches Verfahren nach 9.2 – 9.5 bestand. Diese Entscheidungen werden durch die Sportkommission des ADMV getroffen, gegen die keine Berufung möglich ist.

9.10 Finanzielle Sanktionen können gegen Motorsportclubs bzw. tätige Funktionäre oder gegen Fahrer, die gegen das Reglement, die Jahres- oder Veranstaltungsausschreibung bewusst verstoßen haben, vom Rechtsausschuss des Verbandes ausgesprochen werden. Dazu zählt auch grobes unsportliches Verhalten oder Handlungen, die dem Ansehen des ADMV oder der Sportdisziplin deutlich schaden. Die Höhe der Geldstrafe beträgt maximal 250,- Euro.

10. Sicherheit und Umweltschutz

10.1 Aktive und Funktionäre sind verpflichtet, diesbezügliche Bestimmungen oder Auflagen des DMSB, der Genehmigungsbehörden oder der Veranstalter einzuhalten. Den Veranstaltern wird empfohlen, einen Funktionär in der Fahrtleitung mit den Aufgaben eines Umweltverantwortlichen zu betrauen.

10.2 Der Veranstalter legt vorbeugende und direkte Maßnahmen fest:

- soweit möglich, Ausstattung der leitenden Funktionäre und des Personals der Streckensicherung und/oder Streckenposten mit Sprechfunk
- Verbot für Zuschauer an bestimmten Stellen
- ausgewiesene Montageplätze für die Wettbewerbstechnik
- Bezeichnung spezieller Waschplätze im Fahrerlager bzw. Verweis auf die Nutzung öffentlicher Kfz- Waschplätze
- Verwendung von saugfähiger Montage (Umwelt)-matten unter dem Fahrzeug beim Service und der Kanisterbetankung
- Bereitstellung von Ölbindemittel (geeignetes, saugfähiges Streugut)
- Aufstellen von Abfallbehältern im Zuschauerbereich und Fahrerlager
- Verkaufsverbot für bestimmte Erzeugnisse
- Anbringen von Rauchverbotsschildern
- Einhaltung festgelegter Geräuschlimits
- Einhaltung von Wettkampfzeiten und Pausen
- ordnungsgemäßes Säubern des Veranstaltungsgeländes/der Strecke
- korrekte und deutliche Weg-/ Anfahrtsskizzen für Fahrer und Zuschauer zum Fahrerlager oder den Parkplätzen
- Kein Umgang mit offenem Feuer (Brandgefahr im Fahrerlager); Grillmöglichkeiten bei Zustimmung des Veranstalters
- Erstellung einer und Parkordnung, Geschwindigkeitsbegrenzung im Fahrerlager
- Ruhezeiten im Fahrerlager

10.3 Die vom ADMV erlassenen Sicherheits- und Abnahmekriterien sind in Verbindung mit dem Abnahmeprotokoll für die jeweilige Strecke als Mindestkriterien verbindlich. Es liegt im Ermessen des Veranstalters, diese Kriterien direkt zu übernehmen, weitere Festlegungen für die Erhöhung der Sicherheit zu treffen oder sich an besonderen Bestimmungen des DMSB zu orientieren.

10.4 Zur Erfüllung der Sicherheitskriterien gehört die Aufsichtspflicht. Es ist zu verhindern, dass unkontrolliert gefahren wird. Abzusichern ist:

- die namentliche Festhaltung der Teilnehmer
- der Beginn und das Ende der Veranstaltung
- die Begrenzung von Teilnehmerzahlen
- die Einweisung der Teilnehmer (Fahrerbesprechung) und
- die Achtung der Fahrerdisziplin sowie der Kontakt zur hiesigen Unfallrettung.

10.5 Sportwarte, Flaggenposten oder Wertungsrichter sind während der Einsatzzeit so zu kennzeichnen (signalisierende Westen), dass sie als Offizielle erkennbar sind.

Anlage 1

Organisationsbestimmungen für Veranstalter

Veranstalter von tourensportlichen Wettbewerben oder die Organisatoren von Ausstellungen historischer Fahrzeug- und Sporttechnik achten die ordnungsrechtlichen Bestimmungen (Genehmigung Ordnungsamt, Straßenverkehrsamt, verkehrsorganisatorische Anordnung etc.).

Die nachfolgend aufgeführten Bestimmungen sind im Wesentlichen für die Veranstalter von Straßen- Berg- oder Stadtkurswettbewerben im Clubsport und/ oder lizenzfreiem Breitensport definiert. In Zweifelsfällen ist immer der Sicherheit oder den analogen Bestimmungen des DMSB Vorrang zu geben.

1. Strecken

1.1 In jedem Fall ist die Wettbewerbsstrecke für den öffentlichen Fahrzeugverkehr zu sperren. Jede Strecke, welche für den Wettbewerb Gleichmäßigkeit mit historischen Fahrzeugen vorgesehen ist, bedarf einer Streckenabnahme. Die Abnahme erfolgt auf der Grundlage der Bestimmungen des ADMV für Breitensportstrecken unter den Anforderungen „Sport mit historischer Renntechnik“. Werden lizenzpflichtige Clubsportveranstaltungen durchgeführt, sind die Bestimmungen des DMSB verbindlich.

1.2 Rundkurse sollen für Wagenklassen mindestens 7,0 m und für Motorradklassen mindestens 5m, Bergstrecken mindestens 5 m, breit sein.

Die Länge einer Runde sollte mindestens 2 km betragen; Bergstrecken sollen mindestens 2 km lang sein. Die Strecken müssen seitlich mit einem festen Bankett eingefasst sein. Fahrbahnrande sollten durch weiße Linien oder ähnliche Markierungen gekennzeichnet sein.

1.3 Kurven sind 200 m vorher durch doppelte (beidseitig, neben der Fahrbahn) befindliche Ankündigungsschilder (weiße Tafeln mit einer dunkelblauen oder schwarzen „200“) anzuzeigen. Die Größe der Schilder sollte im Querformat maximal 130 cm x 65 cm bzw. im Hochformat 150 cm x 55 cm betragen; die Schilder dürfen jedoch nicht kleiner als übliche Verkehrszeichen sein. 100 m vor der Kurve sind weiße Schilder mit dem symbolischen Verlauf der Kurve anzubringen. Deren Größe sollte 200 cm x 100 cm betragen jedoch nicht kleiner als übliche Verkehrszeichen sein, Schriftfarbe ebenfalls dunkelblau oder schwarz. Bei Bergveranstaltungen genügt die Aufstellung auf der jeweils Fahrtrichtung günstigen Streckenseite.

1.4 Der Fahrbahnbelag muss aus ebenem und porigem Material (z.B. Bitumenkombinationen/Rauasphalt/Beton) bestehen; Belagwechsel ist zu vermeiden.

1.5 An besonders gefährdeten Stellen ist ein Zuschauerverbot festzulegen bzw. kann die Montage von Schutzzäunen vorgeschrieben werden.

Zum Schutz der Fahrer sind an besonderen Gefahrenstellen wie Lichtmasten, Geländern, Häuserkanten, Bäumen o.ä. festen Gegenständen/Baulichkeiten Strohballen oder mit Schaumstoff gefüllte Säcke oder andere weiche Materialien anzubringen. Reifen zum Schutz vor festen Baulichkeiten, Bäumen oder Lichtmasten sind nur zulässig, wenn diese untereinander verbunden und nur Vierradfahrzeuge im Einsatz sind. Es ist dabei notwendig, die Maßnahmen ab Straßen- oder Fahrbahnoberkante bis zu einer Höhe von ca.1,80 m vorzusehen.

1.6 Durch die Abnahmekommissionen sind die Sicherheitszonen für die Zuschauer festzulegen. Insbesondere müssen in den Kurven und Anbremszonen weitere Sicherheitsstreifen vorgesehen werden. In diesem Zusammenhang müssen auch erlaubte Standorte der Zuschauer in der Nähe der Strecke festgelegt und als solche gekennzeichnet werden.

Anmerkung: Hochsitze sind als bauliche Einrichtungen genehmigungspflichtig und sind baurechtlich abnehmen zu lassen. Die Veranstalter sind angehalten, hier vorsorglich in den Zuschauerinformationen darauf hinzuweisen oder rechtzeitig ein Verbot (auch Hinweise vor Ort) bekannt zu geben.

1.7 Die Strecke ist gemäß Abnahmeprotokoll mit Streckenbeobachtern zu besetzen; es muss Sichtverbindung von Posten zu Posten bestehen. Die Streckenbeobachter sind mit Sprechfunk und den vorgeschriebenen Signalflaggen (rot, gelb, grün, gelb/rot gestreift, weiß, blau...) auszurüsten. Jeder Posten benötigt: Besen, Abfallsammelbehälter und Ölbindemittel zur Beseitigung von Ölsuren und Verschmutzungen. Außerdem ist jedem Posten mindestens ein Feuerlöscher (mind. 5 kg) beizugeben. Die Strecken sind in Abschnitte mit verantwortlichen Leitern einzuteilen. In den Abschnitten sind möglichst zusätzliche Ersatzfeuerlöscher zu deponieren.

Die Funkverbindung vom Start/Ziel zu den Streckenposten, dem Leiter Streckensicherung sowie zum Rettungsarzt ist zu sichern.

1.8 Es ist ein Einsatzplan für die Rettungs- und Feuerlöschfahrzeuge auszuarbeiten, der auch die Zufahrts- und Abfahrtswege und die Standorte der Fahrzeuge beinhaltet. Die Standorte der Rettungsfahrzeuge sind ebenso im Streckenabnahmeprotokoll zu bezeichnen.

1.9 Das Fahrerlager für die Teilnehmer der Veranstaltung soll sich in der Nähe der Strecke befinden. Das Fahrerlager sollte einen festen Untergrund (Asphalt, Beton, Schotter, angewalzter Rasen, Hartplatz) besitzen und bei Anreise möglichst einfach zugänglich ist. Die Wege im Fahrerlager, zur Technischen Abnahme, zum Vorstart und zur Strecke sollen eben und sauber und für das Bewegen der Fahrzeuge wenig hinderlich sein. Die Fahrer sollen die Möglichkeit haben, zum Schutz des Bodens „Umweltmatten“ unterlegen zu können. Ausreichende Sanitäreinrichtungen müssen vorhanden oder in der unmittelbaren Umgebung für Fahrer/Helfer leicht zugänglich sein.

1.10 Bei Rundstreckenveranstaltungen ist ein Standort in unmittelbarer Nähe von Start und Ziel für die Zeitnahme und vorzusehen. Bei Bergveranstaltungen befinden sich die Standorte für die Zeitnahme und Messeinrichtungen unmittelbar nach dem Start und oberhalb des Ziels.

1.11 Die Standorte für die Feuerwehr, das Rettungspersonal, die Zeitnahme und die Streckenposten sind so anzulegen und abzusichern, dass Zuschauer diese nicht betreten und behindern können.

1.12 Der Streckenbeobachter hat an der durch den Fahrtleiter bzw. Leiter Streckensicherung festgelegten Stelle den gesamten Wettbewerbsverlauf in dem ihm zugewiesenen Streckenabschnitt zu beobachten. Bei Havarien, Unfällen und anderen Situationen, die für das nachfolgende Fahrerfeld eine Gefahr bedeuten können, ist vom betreffenden Streckenbeobachter in Fahrtrichtung die Flagge deutlich erkennbar zu zeigen. Nach Beendigung der Gefahrensituation ist die gezeigte Flagge einzuziehen und die grüne Flagge zu zeigen.

Jeder Streckenbeobachter ist mit Schreibmaterial zur Registrierung von Vorkommnissen (Streckenpostenmeldung) auszurüsten. Die Streckenbeobachter dürfen während des Trainings und Wettbewerbes die Standorte nicht verlassen, sofern es sich nicht um „Hilfe in der Not“ bzw. die Beseitigung von Gefahrenquellen handelt.

2. Organisationsmaßnahmen

2.1 Eine Nennung gilt als form- und fristgemäß gegenüber dem Veranstalter abgegeben, wenn die Nennung zum Termin vorliegt (postalisch, Fax, Email) und das Nenngeld beim Veranstalter eingegangen ist. Die Bestätigung einer Nennung hat sollte innerhalb von 5 Tagen nach dem angegebenen Nennschluss zu erfolgen. Die durch den Veranstalter bestätigte Nennung ist für Teilnehmer verbindlich. Vom Veranstalter fristgemäß im www veröffentlichte Starterlisten haben den Status einer

Nennbestätigung. Der Veranstalter hat das Recht, fristgemäße Nennungen unter Angabe von Gründen abzulehnen. Der Fahrer muss davon innerhalb von 5 Tagen nach Nennungsschluss informiert werden.

Fristgemäß und formgerecht eingegangene Nennungen (incl. Nenngeld) von eingeschriebenen Fahrern dürfen nicht abgelehnt werden!

2.2 Der Veranstalter weist die Fahrer im Fahrerlager ein und darauf hin, dass nur die im Fahrerlager zugewiesene Fläche (Stellplatz) zu benutzen ist. Die in der Genehmigung zur Veranstaltung festgelegten Stellplätze, der Ort des Fahrerlagers und die ausgewiesenen Parkflächen sind bindend, Zuwiderhandlungen führen zum Ausschluss!

Die festgelegten Fahrwege/ Rettungswege dürfen nicht zugeparkt werden.

Das Fahrerlager ist für die Wettbewerbsfahrzeuge wie ein Parc ferme zu betrachten, d.h. in diesem konkreten Fall, das unangemeldete Verlassen des Fahrerlagers und das eigenmächtige Fahren mit dem Wettbewerbsfahrzeug (z .Bsp.

Einstellfahrten, Training außerhalb der festgelegten Zeiten und Klassen usw) auf der Wettbewerbsstrecke führt unweigerlich zum Ausschluss von der Veranstaltung.

Die Teilnehmer und Nutzer des Fahrerlagers, achten insbesondere auf Ordnung, Sauberkeit und auf Brandschutz!

In der Kurzausschreibung für die Fahrerschaft sollte darauf hingewiesen werden, dass die Teilnehmer als Selbstverpflichtung angehalten sind, im Fahrerlager pro eingefahrenen PKW einen zugelassenen und überprüften Feuerlöscher vorzuhalten.

2.3 Den Teilnehmern ist eine ärztliche Kontrolluntersuchung beim Veranstalter zu ermöglichen. Der Fahrleiter/ Veranstalter hat das Recht, Untersuchungen anzuordnen, um die Tauglichkeit der Teilnehmer am Wettbewerb feststellen zu lassen. Ebenso ist der Veranstalter berechtigt, aktiven Teilnehmern die Alkoholkontrolle anzuweisen. Bei einem festgestellten (geringsten) Alkoholwert ist der Teilnehmer vom Wettbewerb ausgeschlossen; das Nenngeld behält der Veranstalter ein.

2.4 Gemäß Zeitplan der Veranstaltung sind die Fahrzeuge (inkl. Fahrzeugpass) und Schutzhelme, in den Automobilsportklassen ebenso die Kleidung (Overalls) der Fahrer von der Technischen Abnahme vor Trainingsbeginn zu kontrollieren.

Die erfolgte Abnahme ist geeignet festzuhalten (auf Fahrerkarte, Kontrollkarte, Klebepunkt am Helm; Klebepunkt oder Farbmarkierung am Fahrzeug). Das entsprechende Formblatt für die techn. Fahrzeugabnahme ist vom Veranstalter spätestens bei der Anmeldung dem Fahrer zu übergeben. Fahrzeuge, die in einen Unfall verwickelt waren, sind der Technischen Abnahme erneut vorzustellen (siehe auch 3.10 und 3.11).

2.5 Der Veranstalter muss im Rahmen einer Fahrerbesprechung die wesentlichen organisatorischen und sportlichen Abläufe erklären. Der Zeitpunkt sowie Ort werden in der Ausschreibung oder Durchführungsbestimmung bekannt gegeben. Die Teilnahme für den Fahrer ist Pflicht; er kann sich später nicht darauf berufen, mögliche Informationen „nicht gewusst/nicht gehört/ nicht erhalten“ zu haben.

2.6 Der Veranstalter hat festzulegen, ob gemäß den jeweiligen technischen Bestimmungen Profilreifen, Slickreifen, geschnittene Slickreifen zulässig oder aus Witterungsgründen Regenreifen vorgeschrieben sind.

3. Wettbewerbs- und Fahrregeln

Die Teilnehmer der Veranstaltung betrachten es als Selbstverpflichtung ihre Krankenversicherungskarte ständig mit zu führen.

3.1 Die Teilnahme am Training ist Pflicht. Jeder Fahrer hat mit der ihm zugeteilten Startnummer am Training teilzunehmen. Die Mindestzahl der festgelegten Trainingsdurchgänge oder Runden ist für eine Startzulassung zu erfüllen. Der Veranstalter legt Pflichttrainingsläufe fest. Der Nachweis der/ des Trainingslaufes gilt als eine Voraussetzung für die Startberechtigung für den Wertungslauf.

3.2 Die Fahrleitung legt die Trainingsaufstellung und Reihenfolge fest. An Hand der von der Zeitnahme erstellten (Trainings-) Ergebnislisten wird die Startaufstellung ermittelt. Bei Gleichmäßigkeitsveranstaltungen starten die leistungsstärkeren Fahrzeuge zuerst. Nach Möglichkeit ist ein „fliegender Start“ nach einer Safetycar Einführungsrunde heraus, vorzunehmen.

Der Fahrer muss sich mit seinem Fahrzeug 10 Minuten vor der eigentlichen Startzeit am Vorstart befinden. Am Vorstart ist zu kontrollieren:

- Einhaltung der festgesetzten Trainingsläufe, Erreichen der Mindeststundenzahl bzw. der absolvierten Trainings- und Wettbewerbszeit
- Reihenfolge der Fahrer und Platzzuweisung gemäß Trainings- bzw. Wettbewerbsaufstellung
- dass der Fahrer die vorgeschriebene Rennkleidung vollständig angezogen und geschlossen hat, und Uhren, Arm- oder Halsketten und Ringe abgelegt sind (Verletzungsgefahr)
- dass die zugeteilte Startnummer am Fahrzeug angebracht ist
- die Art der witterungsbedingten Bereifung

Am Vorstart erfolgt die Zulassung Einfahrt auf die Rennstrecke „ja/nein“.

Je nach organisatorischen Festlegungen bzw. Beschaffenheit der Strecke fährt der Fahrer direkt oder nach Absolvierung einer Runde (Besichtigungsrunde) auf seinen Startplatz.

3.3 Zwei Minuten vor dem Start haben die Helfer den Startplatz/ Vorstartbereich zu räumen. Der Fahrer darf von diesem Zeitpunkt an, den Startplatz nicht mehr verlassen.

3.4 Der Start erfolgt bei Rundstreckenveranstaltungen aus Gründen der Sicherheit fliegend durch Safetycar (fließend aus der Einführungsrunde heraus); bei Bergveranstaltungen nach Möglichkeit als Einzelstart ebenfalls mit laufendem Motor.

Die Freigabe des Starts erfolgt mit Flaggenzeichen oder Ampel.

3.5 Das Fahrzeug gilt nur dann als gestartet, wenn es mit eigener Kraft seinen Startplatz verlässt.

3.6 Ein Versagen des Motors in der Startaufstellung muss vom Fahrer durch Handzeichen angezeigt werden. Kann sich das Fahrzeug nicht aus eigener Kraft vom Startplatz fortbewegen, muss dieses (sofern der Start abgebrochen wurde) unverzüglich von der Strecke geschoben werden. Bleibt das Fahrzeug bei Rundstreckenveranstaltungen während des Startvorgangs stehen, muss es sofort nach dem zuletzt gestarteten Fahrer aus dem Startbereich geschoben werden. Nach Behebung des Schadens darf dieses Fahrzeug erneut starten.

3.7 Bei Wertungsläufen und während des Trainings dürfen keine Uhren, Stoppuhren, Zeitmesssysteme o.ä. mitgeführt werden. Uhren, die bei Automobilen fest im Armaturenbrett installiert sind, müssen abgedeckt werden. Zuwiderhandlungen werden mit dem Ausschluss vom Wettbewerb bestraft! Der Veranstalter stellt sicher, dass entlang der Strecke für den Fahrer keine sichtbaren Uhren mit Tageszeit aufgestellt sind. Bereits bei der technischen Abnahme der Fahrzeuge ist durch die Prüfer/ Abnehmer auf Geber für Messeinrichtungen der Geschwindigkeit od. Ermittlung über GPS zu achten und bei Vorhandensein den Fahrer zur Demontage auffordern.

3.8 Nach erfolgtem Start hat jeder Aktive die festgelegte Distanz (festgelegte Mindeststundenzahl als Grundlage für die Wertung beachten!) in möglichst gleichmäßiger Fahrt, ohne die weiteren Teilnehmer zu behindern, zu absolvieren. Ein Fahrer darf den anderen Fahrer nicht am Überholen hindern. Die Streckenposten sind angehalten, den langsam fahrenden Teilnehmer durch blaue Flaggen zu signalisieren, dass ein schneller fahrender Teilnehmer aufläuft und ein Überholvorgang bevorsteht. Für den Überholvorgang Untereinander Raum zu geben, damit das vorbeifahren möglichst risikofrei erfolgen kann. Absichtliche und von den Streckenposten gemeldete Behinderungen beim Überholvorgang führen zum Ausschluss des Verursachers. Ebenso führt gefährliches oder risikovolles Fahren zum Wertungsausschluss.

Ab 50 m vor Schikanen oder so genannten „Bremskurven“ besteht Überholverbot; der Bereich wird durch den Veranstalter gesondert gekennzeichnet (Erläuterung zur Fahrerbesprechung). Ein Überholvorgang ist zeitlich und fahrerisch so anzusetzen, dass er vor dem 50-m-Bereich endet.

3.9 Bei Gleichmäßigkeitsveranstaltungen kann der Veranstalter festlegen, welche Zeit für eine gefahrene Strecke nicht unterschritten werden darf (Begrenzung von Höchstgeschwindigkeit,).

Rundstrecke: Stellt die Zeitnahme die Zeitunterschreitung bei ein und demselben Fahrer 2x fest, erfolgt eine Signalisierung gegenüber dem Fahrer. Erfolgt die Zeitunterschreitung mehr als 3x, muss der Fahrer den Wettbewerb (Lauf) beenden, eine Wertung erfolgt nicht. Entsprechend der Streckencharakteristik der Rundstrecke (z. Bsp. durch Gesamtlänge, geographische Bedingungen) kann der Veranstalter eine Mindestanzahl der zu absolvierenden (gefahrenen) Runden nach der

Einführungsrunde, für bestimmte Klassen, pro Gesamtzeit festlegen. Diese Mindesttrundenanzahl ist dem Zeitnehmer mitzuteilen. Es besteht keine Veranlassung die Mindesttrundenanzahl öffentlich bekannt zu machen. Einspruchsrecht ist nicht statthaft.

3.10 Jedes Fahrzeug, das während des Trainings oder Wettbewerbes auf der Strecke anhalten muss, ist sofort unter Einhaltung der größten Vorsicht von der Fahrbahn zu entfernen. Es darf hierbei nicht entgegen der Fahrtrichtung gefahren oder geschoben werden. Montagearbeiten an Fahrzeugen, die sich auf der Strecke oder am Streckenrand befinden, sind verboten. Steht das Fahrzeug in „sicherer Entfernung“ und kann nicht weggebracht werden, ist durch den betreffenden Streckenposten davor die Flagge „gelb/ruhig gehalten“ zu zeigen.

3.11 Fahrer, die mit ihrem Fahrzeug technisch oder fahrerisch bedingt die Strecke verlassen zeigen dies an, müssen beim Wiedereinfahren größte Vorsicht walten lassen und dürfen sich keine Vorteile durch Abkürzungen des Streckenverlaufes verschaffen. Wenn möglich oder notwendig, sollen die Streckenposten mit Flaggenzeichen unterstützend helfen. Ist die Strecke nach einer Havarie oder einem Unfall verlassen wurden, ist die Streckenpostenmeldung in jedem Fall notwendig; es ist abzusichern, dass das Fahrzeug nach der Bergung der technischen Abnahme vorgestellt wird.

4. Flaggenzeichen

4.1 Der Veranstalter sichert ab, dass die eingesetzten Streckenposten geschult und eingewiesen, den Ablauf der Veranstaltung ebenso die örtlichen Gegebenheiten kennen und mit dem Umgang der Sprechfunkgeräte sowie mit der Handhabung der Flaggen eingewiesen sind.

4.2 Die Flaggen sind für folgende Signalgebung anzuwenden:

- *Nationalflagge der BRD*: Startzeichen bei Flaggenstart
- *rote Flagge* im Bereich Start/Ziel (sowie durch die Streckenposten):
Wettbewerb abgebrochen oder unterbrochen, langsam zum Ziel fahren, auf sofortiges Anhalten vorbereiten oder *schwarze Flagge* entlang der Strecke:
Abbruch des Wettkampfes
- *gelbe Flagge*, ruhig gehalten:
Gefahr, hohe Aufmerksamkeit, Überholverbot, Beschleunigungsverbot
- *gelbe Flagge*, geschwenkt:
größte Aufmerksamkeit, langsam fahren, Überholverbot, auf evtl. Anhalten vorbereiten
- *grüne Flagge*: Ende der vorher angezeigten Gefahr
- *gelb-rot-gestreifte Flagge*: gefährlich glatte Fahrbahn, Öl oder Schmutz auf der Strecke
- *blaue Flagge*: zügig fahrender Teilnehmer folgt dicht; auf Überholvorgang einrichten, d.h. auflaufenden Fahrer überholen lassen, oder es steht die Überrundung bevor
- *schwarze Flagge* in Verbindung mit einer Startnummer: das betreffende Fahrzeug sofort an die Box, technischer Schaden/ Gefahr droht/ Regelverstoß
- *weiße Flagge*: Sicherheitsfahrzeug/ Rettungswagen mit Notarzt auf der Strecke.
In diesem Bereich besteht Überholverbot der Teilnehmer untereinander.
- *schwarz-weiß-karierte Flagge*: Ziel, Ende des Wettkampfes

4.3 Die Signalflaggen haben eine Mindestgröße von 80 x 60 cm.

5. Allgemeine Regeln

5.1 Im Falle eines Unfalls, zu dessen Hilfeleistung ein Sanitätsfahrzeug die Strecke während des Wettbewerbes benutzen muss, wird dieses Fahrzeug vom jeweiligen Standort aus, in Fahrtrichtung des Wettbewerbes eingesetzt. Für alle Teilnehmer wird die

weiße Flagge gezeigt. In diesem Fall läuft der Wettbewerb weiter, jedoch ist äußerste Vorsicht beim Überholen des Rettungswagens geboten.

5.2 Das Nachtanken auf der Strecke ist verboten.

5.3 Die Einfahrt in den Boxen- oder Vorstartbereich hat mit vermindertem Tempo zu erfolgen. Die Absicht zur Einfahrt (in die Boxen) ist immer vorher (100...200 m) durch den Fahrer anzuzeigen (Handzeichen, Blinklicht). In der Boxengasse darf nicht entgegen der Fahrtrichtung gefahren werden.

5.4 Sobald der erste Fahrer im Wettbewerb nach Absolvierung der vorgegebenen Wettbewerbszeit das Ziel erreicht, werden alle nachfolgenden Fahrer abgewinkt. Ein Wertungskriterium ist das Abwinken durch die Zielflagge und ein weiteres das Überfahren des Zielbereiches mit dem Wettbewerbsfahrzeug aus eigener Kraft.

5.5 Nach dem Abwinken ist jeder Fahrer verpflichtet, mit vermindertem Tempo die Strecke über die Ausfahrt zu verlassen bzw. die Auslaufrunde zu absolvieren.

6. Wertungsbedingungen

A) Wertungsbedingungen für Rundstrecken

6.1 Die erste Runde gilt als Einführungsrunde.

Die Zeit der zweiten Runde wird gemessen und dient als Sollzeit für die Wertung. Für jede 1/100-Sekunde Über- oder Unterschreitung dieser Sollzeit in den dann folgenden Runden erhält der Fahrer einen Wertungspunkt.

6.2 Jeder Fahrer muss nach dem Abwinken des ersten Fahrers das Ziel in der bisher von ihm gefahrenen Rundenzeit zuzüglich einer Karenzzeit von 5 Minuten erreicht haben. Anderenfalls zählt er als ausgefallen und wird nicht gewertet; siehe Pkt.3.9!

6.3 Sieger seiner Klasse ist der Fahrer mit der niedrigsten Gesamtpunktzahl. Bei Punktgleichheit wird zugunsten des älteren Fahrzeugbaujahres entschieden. Ist dann noch keine Differenzierung möglich, entscheidet das Alter der Fahrer und erst dann die bessere Bewertung gemäß Fahrzeugpass.

B) Wertungsbedingungen für Bergstrecken

6.4 Es werden zwei Wertungsläufe absolviert. Für jede 1/100-Sekunde Zeitdifferenz erhält der Fahrer einen Wertungspunkt.

6.5 Sieger seiner Klasse ist der Fahrer mit der niedrigsten Punktzahl.

Bei Punktgleichheit wird zugunsten des älteren Fahrzeugbaujahres entschieden. Ist dann noch keine Differenzierung möglich, entscheidet das Alter der Fahrer und erst dann die bessere Bewertung gemäß Fahrzeugpass.

6.7 Der Veranstalter des Wettbewerbs ist verpflichtet, an die Erst- bis Drittplatzierten in jeder Klasse einen Pokal oder Kranz mit Schleife bzw. Blumenstrauß mit Schleife etc. auszugeben. Sind in einer Klasse mehr als 20 Teilnehmer am Start, sollten die Plätze 4 und 5 ebenso geehrt werden.

7. Begriffe, Erklärung und verbindliche Beachtung

- Abbruch

Der Renn/Fahrtleiter kann vor Erfüllung der vorgesehenen Wettbewerbs- Zeit- oder Distanz aus Gründen der Sicherheit oder der Vermeidung von Unfällen oder beim Erkennen von Gefahren den Wettbewerb mit der roten Flagge beenden. Je nach bisherigem Absolvierungsumfang wird eine Wertung durchgeführt; der Wettbewerb (die Klasse) neu gestartet oder im vollen Umfang wiederholt.

- Boxengasse
In der Boxengasse dürfen Fahrer und zugelassene Mechaniker/Betreuer während des Wettbewerbs auf Wunsch des Fahrers oder auf Anordnung der Renn/Fahrtleitung Maßnahmen durchführen und den Wettbewerb dann fortsetzen. In der Boxengasse gilt höchste Aufmerksamkeit, es ist langsam zu fahren, es besteht Alkohol- und Rauchverbot.
- Fahrerlager
Das Fahrerlager ist der zeitweilige Aufenthaltsort für die aktiven Teilnehmer, die Mechaniker, Betreuer, die Team- und die Familienangehörigen der Fahrerschaft. Im Fahrerlager können auch Service, Rettung und Helfer stationiert werden. Die Renn-/Fahrt- Organisationsleitung legt fest, wer Zutritt zum Fahrerlager erhält. Im Fahrerlager ist in Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Das Fahrerlager kann zeitweilig zum Parc Fermé erklärt werden (Siehe Pkt. 2.2). Der Veranstalter kann festlegen, zu welchen Zeiten im Fahrerlager Ruhezeiten einzuhalten sind.
- Fahrerbesprechung
Der Renn-/Fahrt- Organisationsleiter bzw. ein Beauftragter informiert die Fahrer mündlich über den vorgesehenen Ablauf, notwendige Änderungen oder kurzfristige Maßnahmen in der Organisation. Außerdem werden die maßgeblichen Personen der Renn/Fahrtleitung (und das Schiedsgericht) vorgestellt. Für die Fahrer besteht die Pflicht der Teilnahme. Wenn ein Veranstalter Teilnehmerlisten zur Eintragung/Unterschrift ausgibt, muss er absichern, dass nicht eingetragene Teilnehmer dann vom weiteren Wettbewerb ausgeschlossen werden.
- Flaggenstart
Ist ein Ampelstart nicht möglich, kann mittels Nationalflagge gestartet werden. Die Flagge wird dabei gut sichtbar waagrecht gehalten und dann ruckartig/ zügig nach oben geschwenkt.
- Gleichmäßigkeitsmessung
Die Messstrecke wird vom Veranstalter festgelegt, der Messpunkt soll in der Höhe der Start-/ Ziellinie sein. Wenn in der Fahrerbesprechung nicht anders bekannt gegeben, ist die Fahrzeit der 2. oder 3. Runde die Referenzzeit für alle absolvierenden Runden bei Rundstreckenveranstaltungen, (Siehe Pkt. 3.9, 5 und 6). Bei Bergveranstaltungen wird jeder einzelne Durchgang gemessen.
- Nennformular und Kurzausschreibung zur Veranstaltung
Serienausschreibende Vereine, wie der ADMV Classic Cup, stellen den Veranstaltern zu Serienbeginn Dokumente wie Kurzausschreibungen, Nennformulare und Protokolle der Technischen Fahrzeugabnahme, als Handlungshilfen zur Verfügung.
- Papierabnahme
Zugänglicher Bereich für alle Aktiven, die sich anmelden müssen.
Zur Papierabnahme werden die ordnungsgemäß ausgefüllten Nennformulare (und Unterschriften) kontrolliert bzw. nachgeholt. Mögliche Ergänzungen oder Änderungen (Fahrzeugklasse, Starnummer, Nachnennungen) sind nur noch hier möglich.
Erst nach erfolgter Papierabnahme wird dem Fahrer erlaubt, sein Wettbewerbsfahrzeug der technischen Abnahme vorzustellen.
- Parc Fermé
Das ist ein geschlossener „Sonderparkraum“, in der Regel für die Siegerfahrzeuge unmittelbar nach dem Wettbewerb. Ebenso werden von technischen oder Sportkommissaren ausgewählte Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die unter technischem Protest stehen, dort abgestellt. Ebenso kann ein gesamtes Fahrerlager zum Parc Fermé erklärt werden, (siehe Anlage 1 Pkt. 2.2).
- Protestregelung
Fahrer haben nur vor Ort, unter Einhaltung von Form (schriftlich/ Geldbetrag) und Frist (z. Bsp. 30 Minuten nach technischer Abnahme, oder 30 Minuten nach Ergebnisaushang/ Ergebnisbekanntgabe),

einen Protest einzureichen.

Der Protest ist noch vor Ort durch das Schiedsgericht zu entscheiden; eine Rechtsmittelbelehrung gegenüber dem Protestführer ist vor zu nehmen.

- Start/Startlinie; Ziel/ Ziellinie

Gekennzeichnete, quer zur Fahrbahn verlaufende Linie, hinter der (entgegen der Fahrtrichtung) die Fahrzeuge Aufstellung nehmen. Je nach Wettbewerbsvorschrift stehen in der 1. Startreihe die Trainingsbesten, dann folgt die 2. Startreihe usw. Ist die Distanz erreicht oder die Zeit abgelaufen, wird an der Startlinie, oder an einer markanten Stelle der Strecke mit der schwarz- weiß karierten Flagge abgewinkt (Ziellinie). Bei Bergveranstaltungen befindet sich die Startlinie im „Tal“ die Ziellinie auf dem Berg am Ende der Strecke.

- Ziel

Hat ein Fahrer das Ziel erreicht, muss er den Wettbewerb beenden. Das Ziel ist sichtbar zu machen; in der Regel wird am Ziel mit der schwarz/ weiß- karierten Flagge abgewinkt.

- Technische Abnahme

Vor der Zulassung zum 1. Training muß jedes Fahrzeug hinsichtlich technischer Beschaffenheit, Zustand und vorhandener Sicherheitseinrichtungen/ Vorkehrungen geprüft und zum Wettbewerb zugelassen oder abgelehnt werden. Ein abgelehntes Fahrzeug darf nach Mangelbeseitigung noch einmal vorgeführt werden. Die von den Serienbetreibern vorgegebenen Formblätter sind unbedingt zu verwenden.

- Vorstart

In dem Bereich zwischen Fahrerlager und Wettbewerbsstrecke ist der Vorstart einzurichten. Hier ordnen sich die Fahrzeuge gemäß Reihenfolge der späteren Startaufstellung ein. Auf Rundstrecken mit Safetycar- Start, sind die PS- starken Fahrzeuge direkt hinter dem Safetycar zu platzieren. Erst auf ein bestimmtes Signal dürfen die Motoren gestartet und die Fahrzeuge dann zum Start gefahren werden.

- Zeitnahme

Vom Veranstalter eingesetztes Team, welches die Anzahl der gefahrenen Runden und die gefahrenen Zeiten ermittelt und verbindlich bekannt gibt.

Der Veranstalter trägt Sorge, dass die Zeiten/ Ergebnisse allen Fahrern zugänglich gemacht werden („Schwarzes Brett“). Ein Protest gegen die Zeitnahme ist nicht möglich.

Bei Gleichmäßigkeitsveranstaltungen können:

- vom Training Rundenzeiten, sortiert nach Klassen und in der Reihenfolge der Startnummern öffentlich bekannt gemacht werden.
- Von den jeweiligen Wertungsläufen die Rundenzeiten, sortiert nach Klassen und in der Reihenfolge der Startnummern, aber erst mit der Siegerehrung öffentlich bekannt gemacht werden. Die Darstellung einer ermittelten Durchschnittsgeschwindigkeit und deren Veröffentlichung ist nicht statthaft.

- Zwischenfälle

Wenn es zu Kollisionen mit anderen Teilnehmern oder Streckeneinrichtungen kommt, Anweisungen des Streckenpersonals missachtet werden oder eine gefährliche Fahrweise festgestellt wird, wird das als „Zwischenfall“ eingestuft.

Zwischenfälle sollen als Streckenpostenmeldung aktenkundig gemacht und der Renn/Fahrtleitung umgehend, auch per Funk, gemeldet werden. Diese wird Maßnahmen oder Untersuchungen anordnen.

Stand 25.01. 2016

Anlage 2

Technische und Sicherheitsbestimmungen

1. Fahrerausstattung/ Fahrer- und Beifahrerbekleidung

Veranstalter von Tourensportlichen Wettbewerben mit – oder die Ausstellung von historischer Motorsporttechnik, sind nicht verpflichtet, diese Bestimmungen anzuwenden. Je nach Charakter der Veranstaltung oder behördlicher Auflagen können Teile der nachfolgenden Bestimmungen in die jeweilige Kurzausschreibung übernommen werden.

1.1 Alle Fahrer müssen einen zugelassenen, passenden Schutzhelm tragen. Die Helme müssen der gültigen EU-Norm (gem. Norm ECE 22.05) oder den DMSB- Vorschriften entsprechen. Startnummern dürfen auf Schutzhelme nicht aufgeklebt/ auflackiert werden. Kein Teil des Originalhelms darf verändert oder ergänzt werden, wenn es der Helmhersteller nicht offiziell erlaubt hat. Das Anbringen von Helmkameras ist nicht gestattet.

1.2 Die Visiere müssen unbeschädigt sein (z. Bsp. keine Kratzer im Sichtbereich) und dürfen keinen festen (unlösbaren) Bestandteil der Schutzhelme bilden; Klappvisiere sind zulässig. Die 3. DB zur Nutzung von Helmen vom 30.07.2015 gilt bis auf Widerruf auch 2016.

1.3 Motorrad- und Seitenwagenfahrer (auch Beifahrer) haben prinzipiell Knöchel überdeckendes/ umschließendes Schuhwerk aus Leder zu tragen. Das Tragen von Lederbekleidung (bei zweiteiliger Lederkombi geschlossene Verbindung durch umlaufenden Reißverschluss) und Lederhandschuhen ist vorgeschrieben. Die Verwendung von Protektoren an den Gelenken, Knie, Ellenbogen sowie eines Rücken- und Nierenschutzes wird empfohlen.

Die Reißverschlussverbindungen der Lederkombi sind während der Läufe verschlossen zu halten.

1.4 Automobilfahrer benutzen Anzüge (Overalls) aus schwer entflammablem Material. Die Unterarme müssen bedeckt sein. Festsitzendes sportliches Schuhwerk und Handschuhe aus schwer entflammablem Material sind vorgeschrieben.

1.5 Die Anlehnung an die DMSB- Bekleidungs Vorschriften wird als Selbstverpflichtung empfohlen. Im lizenzierten Clubsport sind diesbezügliche Festlegungen zu beachten. Es bestehen Unterschiede zwischen der Fahrerausstattung/ Bekleidung im Automobil- und Motorradsport

2. Hilfsmittel

2.1 Für die gesamte Dauer der Veranstaltung ist der Einsatz von Zeitmessgeräten oder Tachometern sowie der Gebrauch technischer Geräte untersagt, die die Möglichkeit der Hilfestellung zur Ermittlung der Gleichmäßigkeit schaffen.

2.2 Die Benutzung von fest installierten (verschraubte) Videokameras an/ in den Fahrzeugen ist gestattet, sofern eine Abnahme bei der Maschinenabnahme erfolgt ist.

Die Benutzung von Funkübertragungsgeräten (Handy, Sprechfunkgerät) ist nur für die Meldung von Gefahren oder bei Unfällen und Alarmierung von Rettung statthaft.

3. Definition zur Zulassung der Fahrzeuge im CC

3.1 Historische Renn- und Sportfahrzeuge sind:

- Werksrenn- und Sportfahrzeuge in Groß- oder Kleinserienproduktion
- ehemals käuflich erwerbbar Renn- und Sportfahrzeuge; auch Einzelstücke
- Eigenbau-Rennfahrzeuge oder Prototypen mit entwicklungsgeschichtlicher Bedeutung, wertvolle Kfz-technische Unikate; ebenso Fahrzeuge aus dem früheren „Pokal der Freundschaft“ (Technik aus ehemals sozialistischen Ländern)
- sportliche Serienfahrzeuge der Kategorie Youngtimer

3.2 Typen dieser Fahrzeuge müssen 1985 oder früher gebaut und bei Rundstrecken-, Berg- oder Langstreckenrennen oder Rallyes zum Einsatz gekommen sein. Ausnahmen sind vom Serienausschreibenden in einer Durchführungsbestimmung zu den Klassen 5, 9 und 10 gesondert festgelegt.

In der Kategorie Serienfahrzeuge (auch Seriensportwagen) sind die Einsatzmöglichkeiten im CC nur auf die dafür vorgesehenen Klasse als Kriterium anzusehen. Es soll keine erweiterte Einsatzmöglichkeit über frisieren oder „verbasteln“ erreicht werden. Ausnahmen sind für Unikate, besondere Fahrzeuge oder Versuchsmuster statthaft, wenn diese einen Bezug zur Einsatzmöglichkeit im CC besitzen. Ausnahmen sind statthaft, wenn der Fahrer dieses Fahrzeug bereits seit 2013 oder davor im CC eingesetzt hatte und zu diesem Zeitpunkt ein Fahrzeugpass ausgestellt wurde.

Eine Übertragung/ Weitergabe des Fahrzeuges an einen anderen Fahrer im Rahmen der Wertung CC ist ausgeschlossen!

3.3 Die Wettbewerbsfahrzeuge für die Prädikatsjahreswertung müssen ebenfalls ein Baujahr 1985 oder davor nachweisen. Ausnahmen sind dann zulässig, wenn es sich um ein geschichtsträchtiges oder wertvolles Unikat oder eine KFZ- technische Rarität handelt. Die Kommission CC muss die Gestattung, durch Ausstellen eines Fahrzeugpasses, erteilen.

3.4 Die Gestattungen orientieren sich immer an der geschichtsträchtigen oder technischen Bedeutung des Fahrzeuges; ebenso, wenn es sich um ein Unikat oder im gewissen Sinne eine Kfz-technische Rarität handelt und hohes Interesse am Einsatz abgeleitet werden kann. Festlegungen zu Ausnahmen, siehe Pkt. 3.2, Satz 2.

3.5 Die Festlegung des Baujahres eines Fahrzeuges erfolgt nach dem Herstellungsjahr des Motors bzw. Motor mit Getriebe, als Einheit.

Alle anderen zum Fahrzeug gehörenden Teile müssen zur ursprünglichen Zeit des Einsatzes verfügbar gewesen sein (dies gilt auch z. Bsp. für den Einbau von Stoßdämpfern, Drehzahlmessern, Bremsen etc....d.h. jeglichen Baugruppen/ Einzelteilen von konstruktiver oder fahrtechnischer Bedeutung).

3.6 Der Veranstalter kann eigenverantwortlich außerhalb der Prädikatswertung (in der Tageswertung oder im Rahmenprogramm) seltene Fahrzeuge, Unikate oder andere technische Kfz-Raritäten zulassen, wobei er die Einhaltung der übrigen Rahmenbestimmungen abzusichern hat.

4. Klasseneinteilung im ADMV Classic- Cup

4.1 Klassen der Prädikatswertung

Klasse 1: Renn- und Sportmotorräder bis Baujahr 1945

Startnummer: schwarze Tafel mit weißen Ziffern

Klasse 2.1: Renn- und Sportmotorräder bis 175 ccm, Baujahr 1946 bis 1969

Startnummer: weiße Tafel mit schwarzen Ziffern

Klasse 2.2: Renn- und Sportmotorräder bis 175 ccm, Baujahr 1970 bis 1985

Startnummer: weiße Tafel mit schwarzen Ziffern

Klasse 3.1: Renn- und Sportmotorräder von 176 ccm bis 250 ccm,
Baujahr 1946 bis 1969

Startnummer: grüne Tafel mit weißen Ziffern

Klasse 3.2: Renn- und Sportmotorräder von 176 ccm bis 250 ccm,
Baujahr 1970 bis 1985

Startnummer: grüne Tafel mit weißen Ziffern

Klasse 4.1: Renn- und Sportmotorräder ab 251 ccm bis 350/ über 350 ccm,
Baujahr 1946 bis 1969

Startnummer: blaue Tafel mit weißen Ziffern (bis 350 ccm)

Startnummer: gelbe Tafeln mit schwarzer Schrift (über 350 ccm)

Klasse 4.2: Renn- und Sportmotorräder ab 251 ccm bis 350/ über 350 ccm
Baujahr 1970 bis 1985

Startnummer: blaue Tafel mit weißen Ziffern (bis 350 ccm)

Startnummer: gelbe Tafel mit schwarzer Schrift (über 350 ccm)

Klasse 5.1: Seriensportmotorräder ohne Hubraumbegrenzung bis 27 PS/19,8 KW
und Nachweis der behördlichen Zulassung;
Baujahr nach 1945 bis 1985

Startnummer: rote Tafel mit weißen Ziffern

Zusätzlich und neu, erfolgt in der Klasse 5.1 eine separate Wertung im Classic Cup für Teilnehmer bis 21 Jahre (Junioren) auf MZ Motorrädern bis 150 ccm und bis Baujahr 1990.

Klasse 5.2: Seriensportmotorräder ohne Hubraumbegrenzung
bis max. 40 PS (29,4 KW), und Nachweis der behördlichen Zulassung;
Baujahr nach 1945 bis 1985

Startnummer: rote Tafel mit weißer Schrift

Klasse 5.3: Sport- und Rennmotorräder ohne behördliche Zulassung,
über 40 PS (über 29,4 KW); Baujahresgrenze 1986

Startnummer: rote Tafel mit weißer Schrift

Klasse 6: Rennmotorräder mit Seitenwagen bis Baujahr 1985

Klasse 7: Renn- und Sportwagen bis Baujahr 1945

Klasse 8: Formelrenn- und Sportwagen ab Baujahr 1946 bis 1985

Klasse 9: Renntourenwagen ab Baujahr 1946 bis 1993

Klasse 10: Tourenwagen und Seriensport- PKW mit behördlicher Zulassung bzw. mit Kennzeichen 07er Nummer und den der Historie entsprechenden Sicherheitseinrichtungen (mind. Überrollbügel) bis Baujahr 1993

4.2 Je nach Anzahl der startenden Fahrer können Bauart gleiche/ ähnliche Klassen zusammengelegt oder weiter unterteilt werden, wobei auf annähernd gleich große leistungsstarke Fahrerfelder durch den Veranstalter zu achten ist.

4.3 Fahrzeuge, die vor 1990 im „Pokal der Freundschaft“ eingesetzt wurden und aus osteuropäischer Produktion stammen, können ebenfalls in der jeweiligen Klasse eingesetzt werden. Die Beurteilung von Unikaten oder technischen Raritäten wird auf diese Fahrzeuge ohne Nachteil erweitert.

5. Startnummern

5.1 Jedes Fahrzeug ist mit Startnummern, welche von vorn und von beiden Seiten deutlich erkennbar sein müssen, zu versehen. Die Startnummern werden durch die Fachkommission für das Fahrzeug gebunden festgelegt.

5.2 Startnummern für Motorräder und Motorräder mit Seitenwagen: Abmessungen: ca. 280 x 230 mm, elliptische Form
Abmaße der Zahlen: Höhe: ca. 140 mm Breite: ca. 90 mm Strichstärke: ca. 25 mm

5.3 Startnummern für Automobile sind in schwarzen Zahlen auf weißem Grund auszuführen, bei Wagen mit heller Karosseriefarbe ist der weiße Grund zusätzlich mit schwarzen Rändern einzufassen. Es sind arabische Ziffern zu verwenden. Für Monoposti beträgt die Mindesthöhe der Ziffern 230 mm und die Strichbreite 40 mm. Der weiße Untergrund ist mindestens 450 mm breit und 330 mm hoch.

Für alle anderen Fahrzeuge beträgt die Höhe der Ziffern 200 mm und die Strichbreite 50 mm. Der weiße Untergrund ist 500 mm breit und 300 mm hoch. Die Startnummern müssen bei allen Fahrzeugen wie folgt angebracht werden:

- auf den vorderen Türen oder in Höhe des Fahrersitzes auf jeder Seite des Fahrzeuges
- auf der vorderen Haube des Fahrzeuges, von vorn lesbar

6. Fahrzeugzulassung mit Registratur in einem Fahrzeugpass

6.1 Eine Jahresabnahme der Fahrzeuge, die Voraussetzung für die Zulassung der Fahrzeuge in der Meisterschaftswertung und Grundlage zur Jahreseinschreibung ist, wird durchgeführt. Die Verlängerungsabnahme der Fahrzeuge ist immer nach Ablauf von Jahren vorzusehen. Die Beschreibung der Wettbewerbsfahrzeuge erfolgt im Fahrzeugpass für historische Renn- und Sportfahrzeuge aller Klassen. Die Ausstellung des Fahrzeugpasses erfolgt durch Beauftragte des Classic-Cup e.V. Näheres wird in den Durchführungsbestimmungen mit der Jahresausschreibung des Classic Cup e.V. festgelegt.

6.2 Eine Neuzulassung, die Verlängerung der bestehenden Gültigkeit des Fahrzeugpasses, die Eintragung nach Umbau (oder Neuaufbau nach Unfall) bzw. nach Halterwechsel ist bei der/ den festgelegten technischen Abnahmen möglich.

6.3 Die Angaben in den Fahrzeugpässen werden digital erfasst und archiviert. Der Serienausschreiber garantiert die Datensicherheit gem. Bundesdatenschutzgesetz.

6.4 Von den vier Fahrzeugseiten werden digitale Bilder erstellt.

Die Auspuffanlage sollte deutlich erkennbar sein.

Bei den 2- und 3- Radfahrzeugen ist der Motor mit Getriebe als Einheit, der Vergaser, die Vergasereinheit bildlich zu erfassen und digitalisiert zu archivieren.

6.5 Der Eigentümer/ Halter des Fahrzeuges hat zur Fahrzeugzulassung mit Registratur glaubwürdig durch Dokumente die Fahrzeugdaten zu belegen.

6.6 Eine Übertragung des Fahrzeugpasses bei Eigentümerwechsel des Fahrzeuges ist nicht möglich, ebenso ist die eigenmächtige Übertragung der Dauerstartnummer auf den neuen Besitzer ausgeschlossen.

6.7 Die vergebene Dauerstartnummer ist dem im Fahrzeugpass registrierten Fahrzeug zugeordnet und kann nicht auf andere Fahrzeuge übertragen werden, außer es ist auf ein weiteres baugleiches Fahrzeug (der gleichen Klasse zugeordnet, mit gleicher Bauart) ein gültiger Fahrzeugpass ausgestellt.

7. Technische Bestimmungen für Motorräder und Motorräder mit Seitenwagen (Gespann)

7.1 Schweißnähte an tragenden Elementen sind nicht zu verschleifen. Streuscheiben von Scheinwerfern, Beleuchtungseinrichtungen, Blinker sind abzukleben. Spiegel sind, zu entfernen/ demontieren, mind. abzukleben.

7.2 Laufende (sich drehende/ bewegende) Antriebsteile, von denen eine Gefährdung ausgehen kann, müssen so weit abgedeckt sein, dass es für Fahrer und Beifahrer während der Fahrt ausgeschlossen ist, damit in Berührung zu kommen. Insbesondere ist die auflaufende Kette eines Primärantriebes abzudecken. Dies gilt sinngemäß für frei liegende Ritzel oder auch für Hinter- und Seitenwagenrad eines Gespannes, Ventil- Kipphebelantriebe oder Trockenkupplungen am Primärtrieb. Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass Fahrer und Beifahrer vor einer direkten Einwirkung durch eine gerissene Primärkette geschützt sind.

7.3 Sämtliche Befestigungs- und Verbindungsteile der Auspuffanlage sind gegen Vibrationsschäden zu sichern; Auspuffanlagen (incl. Krümmer) sollen nach Möglichkeit an 3 Punkten mit dem Fahrgestell verbunden/ aufgehängt sein. Die Aufhängungsteile können elastisch (Silentgummis) sein. Darüber hinaus sind alle lösbaren Verbindungen der Auspuffanlage nach Möglichkeit stabil und sichtbar zu sichern.

7.4 Der Lenker und seine Halteelemente müssen so ausgeführt sein, dass ein Versagen durch Rissbildung und Bruch nicht zu erwarten ist. Lenker müssen mit 2 Klemmpunkten (an der Gabel/ Gabelbrille/ Vorbau, Vorderachse) befestigt sein. Ungeschützte Lenkerenden müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

7.5 Der Einschlagwinkel des Lenkers muss, bezogen auf die Geradeausstellung, nach jeder Seite, beim Solomotorrad mindestens 15 Grad, beim Gespann mindestens 20 Grad, betragen. Ein fester Endanschlag ist vorzusehen, wobei dann der Abstand zwischen Lenkergriff und Tank bzw. Verkleidung mindestens 20 mm betragen muss.

7.6 Alle frei stehenden Enden von Bedienungshebeln und anderen Teilen, von denen eine Verletzungsgefahr ausgehen kann, sind abzurunden oder mit einem geeigneten Schutz zu versehen. Der Mindestdurchmesser der kugeligen Enden von Kupplungs- und Handbremshebel beträgt im Originalzustand ca. 10 mm. Ausgenommen davon sind Regulierhebel der Fahrzeuge.

7.7 Seilzüge für Bremsen und Kupplung müssen scheuerfrei verlegt sein. Als Seilzugnippel dienen ausschließlich Lötnippel oder Klemmnippel. Keinesfalls dürfen Klemmschraubnippel Verwendung finden. Seilzüge dürfen bei vollem Lenkeinschlag nicht unter Spannung geraten.

7.8 Fußrasten müssen mit Gummi überzogen oder durch eine Profilierung rutschfest gestaltet werden. Die Enden müssen in einem Mindestradius von 8 mm abgerundet und möglichst geschlossen sein. Sie sollten dem Originalzustand weitestgehend entsprechen. Fußrasten mit Klappmechanismus müssen selbständig (durch Feder) in ihre Normalstellung zurückklappen. Sollten Mittel- oder Seitenständer ursprünglich zum Fahrzeug gehören, sind diese (aus Sicherheitsgründen) zu demontieren. Ist das nicht möglich, muss während des Trainings und des Wettbewerbs solch eine Arretierung erfolgen, die ein selbstständiges herunter klappen verhindert (Befestigung mittels Draht).

7.9 Freiliegende Radabdeckungskanten aus Metall, welche mehr als 15 mm vom Reifen entfernt sind, müssen mit einem Mindestradius von 2,5 mm gebördelt oder abgedeckt sein.

7.10 Gasschieber oder Drosselklappen müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Gasdrehgriff loslässt. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge mit Regulierhebeln.

7.11 Bei allen Solomotorrädern wird ein Zündunterbrecher empfohlen.

7.12 Der mögliche Neigungswinkel des Motorrades muss der Epoche entsprechen. Es muss vermieden werden, dass ein Motorrad schon vor Erreichen dieses Bereiches hart aufsetzt und „aushebelt“.

7.13 Sofern die ursprüngliche originale Bauart technisch zwei voneinander unabhängige Bremsen beinhaltet, müssen Motorräder so hergerichtet sein:

Im Falle einer Verbundbremse muss beim Versagen einer Bremse die andere voll funktionstüchtig bleiben. **Art und Ausführung der Bremsanlage sollte dem Originalzustand der jeweiligen Epoche entsprechen.**

Bremsen dürfen in der Funktionalität mit modernen Werkstoffen aufgearbeitet werden, damit die Sicherheit auch tatsächlich gegeben ist.

7.14 Es dürfen nur profilierte Reifen verwendet werden, wobei die Mindestprofiltiefe 1,6 mm (50 cm³: 1 mm) beträgt. Die Reifen müssen für die Montage auf den vorhandenen Felgen geeignet sein und ihre technischen Daten müssen für die Einsatzbedingungen ausreichen. Vom augenscheinlichen Zustand her muss ein „gefährliches Fahren“ ausgeschlossen sein. Übermäßig alte (älter als 10 Jahre) oder stark verhärtete Reifen sind im Wettbewerb nicht zugelassen. Für Motorräder mit Seitenwagen gelten die unter Pkt. 7.22 ff gesonderte dargestellten Festlegungen.

7.15 Der seitliche Mindestabstand des Reifens zu starren Fahrwerksteilen muss mindestens 4 mm betragen. Der entsprechende Mindestabstand am Umfang muss mindestens 15 mm betragen.

7.16 Als flüssiges Kühlmittel bei Wasserkühlungen ist nur Wasser ohne Zusätze zulässig.

7.17 Ölleitungen müssen korrekt verlegt und befestigt sein; alle Verschraubungen im Bereich des Ölkreislaufes sind zu sichern, mindestens jedoch mit Schraubensicherung –mittel-. Längere Druckleitungen müssen aus flexiblem Material bestehen oder besonders sorgfältig gegen Vibrationsschäden (in Gummihülse gefasst) abgestützt sein.

7.18 Alle Motoröl- Ablassschrauben müssen mit einem Draht so gesichert sein, dass sich eine lösende Ölabblassschraube nicht von selbst heraus drehen kann.

Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen so ausgeführt sein, dass auch im Falle eines Sturzes ein selbsttätiges Öffnen vermieden wird. Nötigenfalls ist eine Drahtsicherung erforderlich.

Außen liegende Ölfilter sind mit Schlauchschellen und Drahtsicherung zu sichern.

7.19 Sofern ein Ölentlüftungsschlauch vorhanden ist, muss dessen Ende in einem einfach kontrollierbaren Ölauffangbehälter enden. Dessen Fassungsvermögen sollte bei Motorenlüftungen bis 0,5 Liter und bei Getriebeentlüftungen bis 0,25 Liter betragen. Bei Motoren mit frei umlaufenden Kettentrieben, bei Verlustschmierung sowie bei als Kettenschmierung ausgebildeten Ölentlüftungen muss an der Unterseite eine Ölsammelvorrichtung angebracht sein. Diese Sammelvorrichtung sollte so ausgebildet sein, dass ein Abtropfen (auf den Boden) vermieden wird.

7.20 Wenn die Ausführung oder der Zustand des Motorrades über v.g. Punkte hinaus ein technisches Versagen oder eine Gefährdung vermuten lässt, erfolgt keine Technische Abnahme und damit keine Zulassung zur Veranstaltung. Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder eines Wertungslaufes zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr darstellen könnte, muss er den Fahrleiter sofort darüber informieren, damit selbiges Fahrzeug unverzüglich aus dem Wettbewerb genommen werden kann.

7.21 Die Lärmobergrenze bei Phonmessungen bei der Nahfeldmessmethode (analoges Messverfahren wie bei einer HU) beträgt in den Klassen 2.1, 3.1 und 4.1 110 dB(A) und in den Klassen 2.2; 3.2; 4.2; 5.1 bis 5.3 98 dB(A); in den Klassen 1, 6 und 7 gibt es keine Beschränkung. Weitere Festlegungen siehe Anlage: Geräuschkontrolle- Lärmmessung Motorräder.

7.22 Zusätzliche Bestimmungen für Gespanne

- Für Gespanne gelten grundsätzlich die allgemeinen sicherheitstechnischen Bestimmungen für Solomotorräder. Auf Grund der Spezifik, des Fahrens mit einem Seitenwagen werden darüber hinaus nachfolgende Punkte festgelegt.
- Für Gespanne gelten folgende Maximalmaße: Länge 2400 mm, Breite 1700 mm, Mindestbodenfreiheit beladen 65 mm
- Die Verbindung zwischen Seitenwagen und Motorrad muss starr und an mindestens 3 Punkten hergestellt sein. Bei moderneren Gespannen besteht die Möglichkeit, dass der Seitenwagen integraler Bestandteil des Fahrwerkes ist. Das Fahren mit Schwenk- oder Pendelseitenwagen ist nicht erlaubt.
- Die Innenseiten des Hinter- und Seitenwagenrades muss geeignet abgedeckt sein.
- Der seitliche Mindestabstand des Reifens zu starren Fahrwerksteilen muss mindestens 8 mm betragen. Der entsprechende Mindestabstand am Umfang muss mindestens 15 mm betragen.
- Weder Fahrer noch Beifahrer dürfen mit einer eventuell platzierten Batterie in Berührung kommen.
- Offen laufende Antriebsteile Trockenkupplungen, Antriebsketten etc. müssen so abgedeckt sein, dass weder Fahrer noch Beifahrer damit in Berührung kommen können. Entsprechend geeignete Abdeckungen müssen die Einwirkungen von z.B. gerissenen Ketten verhindern und einen wirkungsvollen Schutz darstellen.
- Bei allen Gespannen muss ein Zündunterbrecher angebracht sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer sein Motorrad verlässt (damit auch bei Havarie/ Unfall).

Dieses System muss den Primärstromkreis unterbrechen und so geschaltet sein, dass sowohl die Stromzufuhr als auch eine erneute Schließung des Stromkreises ermöglicht wird. Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermitteln befinden und wird über ein nichtelastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst, das mit dem Handgelenk (oder geeignetem Körperteil) des Fahrers verbunden ist. Ein Spiralkabel (ähnlich einem Telefonkabel) von maximal 1 m Länge in ausgezogenem Zustand ist gestattet.

- Elektrische Kraftstoffpumpen müssen ebenfalls an einem Stromkreisunterbrecher angeschlossen sein, der bei einem Unfall aktiviert wird.

Eine Testvorrichtung für Überprüfung bei der Technischen Abnahme muss vorhanden sein. Bei Gespannen ab Baujahr 1970 können, witterungsabhängig, profillose Reifen (Slicks) verwendet werden. Diese Reifen müssen über mindestens drei Vertiefungen verfügen, die über den Abnutzungsgrad der Lauffläche und Reifenschulter Auskunft geben.

Diese Reifen können vor dem Einsatz mit Reifenwärmer angewärmt werden.

8. Technische Bestimmungen für Automobile

8.1 Im Classic-Cup sind diese Fahrzeuge zugelassen:

- a) Formelrennwagen, die als Automobil für den sportlichen Wettbewerb auf Rund- oder Bergstrecken serienmäßig oder in Kleinserie oder als Einzelstück hergestellt wurden. Formelrennwagen verfügen über 4 Räder ohne Abdeckung.
- b) Rennsportwagen, die als Automobil für den sportlichen Wettbewerb auf Rund- oder Bergstrecken serienmäßig oder in Kleinserie oder als Einzelstück hergestellt wurden. Rennsportwagen verfügen über 1 oder 2 Sitze. Die Mindesthöhe, gemessen von der gedachten Waagerechten vom Dachmittelpunkt aus, beträgt 90 ...100 cm. Rennsportwagen wurden je nach Bauart und Homologation den Gruppen 5,6 und 7 zugeordnet.
- c) Sportwagen, die als Pkw produziert wurden und für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen waren (oder sind) und über 2 Sitzplätze verfügen. Die Mindesthöhe, gemessen von der gedachten Waagerechten vom Dachmittelpunkt aus, beträgt 100...125 cm.
- d) Renntourenwagen, die als Automobil für den sportlichen Wettbewerb (Autorennen, Rallyes) in Serie, Kleinserie oder als Einzelstück hergestellt wurden und über 4 Sitze in der ursprünglichen Konzeption verfügten. Die Mindesthöhe beträgt 125 cm.
- e) Tourenwagen, die als Pkw produziert wurden und für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen waren (oder sind) und über 2 oder mehr Sitzplätze verfügen. Die Mindesthöhe, gemessen von der gedachten Waagerechten vom Dachmittelpunkt aus, beträgt 135 cm. Kombi- PKW können zugelassen werden.

8.2 Jedes Fahrzeug muss sich immer in einem betriebs- und funktionssicheren Zustand befinden. Sicherheitsrelevante Teile müssen so montiert sein, dass ein „intensiver Verschleiß durch Abrieb oder Quetschung“ die Sicherheit oder Funktionalität in kürzester Zeit nicht einschränkt. Die Funktionalität der wichtigsten Baugruppen und Fahrzeugbestandteile und die historisch-technische Zugehörigkeit müssen erkennbar bleiben. Die Bremsanlage muss in der Bauart dem Originalzustand entsprechen; Trommelbremsen dürfen nicht durch Scheibenbremsen ersetzt (modernisiert) werden.

8.3 Moderne Materialien oder Werkstoffe dürfen beim Wiederaufbau bzw. nach einer Reparatur verwendet werden, sofern eindeutig erklärbar oder nachvollziehbar ist, dass sicherheitsrelevante Bauteile dadurch weder geschwächt noch in der Nutzung eingeschränkt sind. Durchgeführte Umbauten dürfen nicht zu einer nennenswerten Verbesserung der Beschleunigungs- Geschwindigkeits- oder Verzögerungswerte führen oder damit anderweitige Vorteile erreicht werden. Die Einschätzung dafür obliegt dem technischen Abnehmer.

8.4 Aerodynamische An- oder Umbauten müssen in der Wirkung immer dem Stand der Technik des ursprünglichen Baujahres entsprechen.

8.5 Reifen müssen Bauart genehmigt sein; Profilreifen müssen eine EU-Zulassung besitzen. Reifen sollen für das jeweilige Fahrzeug geeignet sein und eine Mindestprofiltiefe zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung von 1,5 mm aufweisen. Profillose Reifen (Slicks) sind nur für Renn-, Rennsport- und Sportwagen zugelassen; es gilt keine Bauartgenehmigung, jedoch die technische Eignung hinsichtlich Größe und Breite. Bei Bergveranstaltungen sind originale profilierte oder Regenreifen oder „Profil geschnittene“ Slickreifen vorgeschrieben (mind. 3 Längsrillen umlaufend und 30 Querrillen, symmetrisch verteilt über den gesamten Umfang; jede Rille muss in der Ausführung mindestens 50 mm lang und mindestens 3mm breit sein. Tiefenmarkierungen oder Verschleißmarken müssen immer erkennbar sein.

8.6 Räder und Reifen müssen im Durchmesser dem Originalzustand entsprechen. Räder dürfen aus der Karosserie nicht herausragen. Gemessen wird an der gedachten Lotrechten jeweils vom Kotflügelmittelpunkt. Die Lauffläche muss von der Lotrechten 30° nach vorn und 50° nach hinten abgedeckt sein. Räder der Formelfahrzeuge sind davon ausgenommen.

8.7 Sofern das Automobil aus Gründen der sportlichen Regularien (bei der FIA) homologiert wurde, muss das Automobil in der Herrichtung beim jetzigen Einsatz der damaligen Homologation entsprechen.

8.8 Jedes Automobil, unabhängig von der Klasse, muss für den Fahrer mit statischen 4- Punkt- Gurten in der Ausführung als Becken- und Schultergurt ausgestattet sein. Die Gurte müssen ein EU-Prüfzeichen tragen. Die Befestigung erfolgt an den Original-Befestigungspunkten. Ist das technisch oder aus Konstruktionsgründen nicht möglich, soll sich an den Bestimmungen des DMSB orientiert werden. Die Grundplatte für neue Befestigungspunkte soll mindestens 3 mm dick und 400 mm² (ca. 7 x 6 cm) groß sein. In der Klasse 10 gelten diese Vorschriften ab 30.06.2014.

8.9 Alle Fahrzeuge müssen für den Fahrer gut sichtbar über zwei Rückspiegel (links/rechts) von jeweils mindestens 30 cm² verfügen.

8.10 Renntourenwagen müssen mit einem Überrollkäfig und Tourenwagen und Seriensportwagen mit einem Überrollbügel aus Stahl ausgestattet sein. Moderne Varianten mit größeren Aufsatzflächen (Bügelgrundplatte auf Karosserieboden) sind statthaft. Die Grundplatte an der A- und B- Säule soll 120 cm² groß und 3 mm dick und muss fest auf dem Fahrzeugboden/ mit dem Fahrzeugfestigkeitsverbund kraftschlüssig verbunden/verschweißt sein. Der Bügelfuß darf auf der Grundplatte mit mindestens zwei M8- Schrauben (Schraubengüte mindestens 8.8) verschraubt werden.

8.11 Touren-, Renntouren- und Sportwagen müssen vorn und hinten über eine gekennzeichnete Abschleppöse mit einem Innendurchmesser von mindestens 60 mm verfügen.

8.12 Jedes Automobil muss mit einem Feuerlöscher (mind. 2 kg) oder einer Feuerlöschanlage ausgestattet sein, deren Prüfung nicht älter als 2 Jahre ist. Feuerlöschanlagen müssen leicht zugänglich sein und bei Havarien auch von Helfern ausgelöst werden können. Des Weiteren muss die Unterbrechung des Stromkreises der elektrischen Anlage von innen (vom Fahrer) und außen (vom Helfer/Rettungsdienst) möglich sein. Außen am Fahrzeug sind gut sichtbar Piktogramme (Kennzeichnung Auslöser Feuerlöscher/Hauptschalter) anzubringen. Der Feuerlöscher darf im Prüfungsnachweis nicht älter als 2 Jahre sein.

Prüfnachweis als Selbstverpflichtung: jährlich!

8.13 Es gelten bei Phonmessungen folgende Lärmobergrenzen:

Klasse 7 = 102 dB(A); Klasse 10 = 94 dB(A); Klasse 8/9 = 98 dB(A); und alle übrigen Klassen = 92 dB(A)

Gemessen wird statisch, in einer Entfernung 1,50 m und 45° Entfernung zur Flucht des Abgasrohrendes bei einer Motordrehzahl von 2.500 U/Min.

9. Vergleichbarkeit und unklare Bestimmungen

9.1 Nicht für alle historischen Fahrzeuge sind aktuelle Dokumente (z. Bsp. Original- Kfz-Brief, Homologation, Herstellerdokumente, Fahrzeug-Wagenpässe, Sportzulassungen usw.) vorhanden. Der technische Abnehmer muss dann mit hohem Wissen, Geschick und technischem Sachverstand entscheiden. Hilfsmittel, um vergleichen zu können, sind erlaubt.

9.2 Jedes Fahrzeug muss über eine Rahmen- oder Fahrgestellnummer und Motornummer verfügen. Zur eindeutigen Identifikation des Eigentums sollte der Halter/ Eigentümer eigenverantwortlich, ggf. nach Rücksprache mit einem Technischen Kommissar, die vorgenannten Identifikationsnummern anbringen und im Fahrzeugpass registrieren lassen.

9.3 Sind keine Anhaltspunkte der Vergleichbarkeit zu finden oder auszumachen, ist in dieser Rangfolge das Fahrzeug abzunehmen: 1. Verkehrs- und Fahrsicherheit; 2. Betriebssicherheit; 3. Allgemeiner technischer Zustand; 4. Originalität der Teile

9.4 Die Heranziehung der technischen Bewertungskriterien des DMSB oder VfV sind statthaft.

9.5 Es ist zulässig, ein Fahrzeug technisch abzunehmen bzw. zu begutachten, zu bewerten und festzulegen, dass es nicht mit Motorkraft gefahren, sondern nur ausgestellt werden darf.

10. Flaggenzeichen
(separat im Netz abrufbar)

Anlage 3:

Dokumentenvorlagen für die Veranstalter

-separat abrufbar über den CCE.V.-

Stand: 20.01.2016