

Superbike Pokal

Eine Serie für Superbike und Supersport Motorräder der Neunziger
(1994-1999)

Mit dieser Serie sollen nachfolgende Supersport und Superbike Motorräder der Baujahre 1994 bis 1999 auf der Rennstrecke den Superbike Pokal untereinander ausfahren. Dabei soll es nicht um die Erzielung von Höchstgeschwindigkeit gehen, sondern vielmehr um die Erhaltung und Präsentation der Superbike und Supersportmotorräder im Wege einer bezahlbaren Gleichmäßigkeitsprüfung. Die Serie fährt im Rahmenprogramm der VFV-DHM und wird durch den Promoter der VFV-DHM organisiert.

Bei dieser Serie sind nachfolgende Motorräder zugelassen;

Siehe Eintrag auf Webseite des Superbike Pokal.

So wie alle Motorräder die 1994 bis 1999 nachweislich in der Superbike- Supersportklasse gefahren sind und nicht bereits in der Klasse B der Deutschen Historischen Motorradmeisterschaft startberechtigt sind.

1. Auswahlverfahren

Die Auswahl der Teilnehmer liegt beim Promoter. Bei grober Falschangabe in der Nennung oder deutlicher Abweichung von den Angaben im Fahrzeugpass kann eine Ablehnung bei der Abnahme erfolgen.

1.2 Technische und historische Abnahme

Die technische Abnahme wird im Rahmen des Organisationsablaufes der jeweiligen Veranstaltung festgelegt. Sie beinhaltet die Prüfung der vorgeschriebenen Fahrerausrüstung und die Prüfung des technischen Zustandes des Motorrades. Können Beanstandungen bis zum Ende der technischen Abnahme nicht behoben werden, erfolgt keine Zulassung zum Start. Die Auslegung der technischen und historischen Richtlinien liegt im Zweifelsfall in den Händen des Promoters.

2. Teilnehmer

Der Fahrer muss Inhaber einer gültigen Lizenz sein.

3. Nennungen / Einschreibung

Bei auf Rundstrecken durchgeführten Gleichmäßigkeitsläufen erfolgt die Zeitmessung ausschließlich durch Transponder. Diese Transponder sind mit einer Ziffernfolge codiert, welche im Nennformular anzugeben ist.

Ist der Fahrer nicht im Besitz eines für die Zeitmessung notwendigen Transponders, muss er im Nennformular für die gewünschte Teilnahme einen Leihtransponder beantragen. In diesem

Fall muss „Leihtransponder“ in dem für die Transpondernummer vorgesehenen Feld vermerkt werden.

3.3 Nennungsschluss

Festgelegt ist ein Nennungsschluss von 21 Tagen vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Promoter). Dem Promoter ist es jedoch freigestellt, noch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können. Im Falle einer Nennungsannahme nach Nennungsschluss kann der Promoter eine Nachnenngebühr von max. EUR 25,- erheben.

3.4 Nenngeld

Das Nenngeld ist zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter zu überweisen. Die fristgerechte Überweisung ist vor Ort zu belegen. Wird oder wurde das Nenngeld erst zu einem späteren Zeitpunkt entrichtet, kann der Veranstalter einen Nenngeldaufschlag von EUR 25,- erheben.

3.5 Nennbestätigung

Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 14 Tagen nach Nennungsschluss bzw. im Falle von Nachnennungen rechtzeitig vor Veranstaltungsbeginn die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen bei gleichzeitiger Startnummernangabe und - soweit in der Ausschreibung nicht bereits ausdrücklich festgelegt – unter Angabe der Abnahmezeit. Im Falle der Ablehnung der Nennung ist ein ggf. eingezahltes Nenngeld zum gleichen Zeitpunkt zurück zu überweisen.

3.6 Zugelassene Motorräder

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen des VFV/DMSB für Renn- und Supersportmotorräder entsprechen.

3.7 Klasseneinteilung der Motorräder

Im Rahmen einer Tageswertung bzw. einer Meisterschaftswertung ist es möglich, bestehende Klassen zu Wertungsgruppen zusammenzufassen. Unter Beibehaltung einer getrennten Wertung ist es möglich, im Sinne einer Streckenauslastung mehrere Klassen bzw. Wertungsgruppen in einem gemeinsamen Wertungslauf starten zu lassen.

3.8 Unerlaubte Hilfsmittel

Während der gesamten Dauer einer Veranstaltung ist es untersagt, technische Geräte am Fahrer oder Fahrzeug mitzuführen, welche geeignet sind, bei einer Gleichmäßigkeitsprüfung Hilfe zu leisten. Vorhandene Tachometer sind abzukleben.

4. Ablauf der Veranstaltung

4.1. Dokumentenabnahme

Die Dokumentenabnahme erfolgt vor der technischen Abnahme. Es sind vorzulegen bzw. abzugeben:

- Nennungsbestätigung
- Gültige Lizenz.
- Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen

Eine Dokumentenabnahme am Veranstaltungsort entfällt, wenn bereits alle zu prüfenden Dokumente mit Abgabe der Nennung eingereicht und positiv geprüft wurden. In diesem Fall erhält der Teilnehmer mit der Nennbestätigung auch Blatt 2 der Nennung zugeschickt, womit er sich direkt bei der technischen Abnahme melden kann. Falsche Angaben zum Fahrzeug führen zum Wertungsausschluss und ggf. weitergehender Bestrafung durch den DMSB.

4.2 Technische Abnahme

Bei der technischen Abnahme sind vorzulegen bzw. vorzuführen:

- Blatt 2 der Nennbestätigung (wird im Regelfall mit der Nennbestätigung zugeschickt, spätestens aber bei der Dokumentenabnahme überreicht)
- Schutzhelm
- Das genannte, technisch einsatzbereite Motorrad in gereinigtem Zustand.

Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden.

4.3 Fahrerbesprechung

Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist Pflicht.

4.4 Training

Das Training besteht aus freiem und Pflichttraining. Für das Pflichttraining sind mind. 2 Runden und mind. 5 Minuten vorgeschrieben. Sofern nur ein Trainingslauf durchgeführt wird, ist dies das Pflicht-training. Fahrer, welche am Pflichttraining nicht teilgenommen haben, werden zum Wertungslauf nicht zugelassen.

5. Wertung

Die Wertung erfolgt außerhalb der VFV-DHM Wertung, sondern separat klassenweise und / oder wertungsgruppenweise.

Technische Bestimmungen

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Definition der Motorräder

Unter das vorliegende Reglement fallen Superbike- und Supersportmaschinen Baujahresgrenze die zwischen 1994 bis 1999 (Bauperiode) gefahren wurden und zum Sporeinsatz auf der Straße geeignet waren, detailgetreue Nachbauten (Repliken) solcher Motorräder, sowie mit damaliger Technik reglementgemäß neu aufgebaute Motorräder mit mindestens 580 ccm. Zugelassen sind auch Superbike und Supersportmotorräder ab Baujahr 1988, die keine Startzulassung in der Deutschen Historischen Motorradmeisterschaft erhalten.

1.2 Farbe der Startnummernschilder / Startnummern

Die Farbe der Startnummernfelder ist weiss mit schwarzen Ziffern

1.3 Startberechtigte Motorräder

Es sind nur Motorräder startberechtigt, die eine Genehmigung vom Nennbüro erhalten hat.

1.4 Erscheinungsbild

Das Erscheinungsbild des Motorrades muss – abgesehen von der Erfüllung der Geräusch- und Sicherheitsvorschriften – der jeweiligen Epoche und dem damaligen Einsatzzweck entsprechen. Insbesondere sind auffällige, unzeitgemäße Lackierungen, Aufschriften und Aufkleber verboten. Das Erscheinungsbild des Fahrers sollte – abgesehen von der Erfüllung der Sicherheitsvorschriften – soweit als möglich Epoche und Einsatzzweck des Motorrades entsprechen.

3. Sicherheitstechnische Bestimmungen

2.1 Schutz vor offen laufenden Antriebsteilen

Laufen Antriebsteile von denen eine Gefährdung ausgehen kann offen, müssen sie soweit abgedeckt sein, dass es für Fahrer während der Fahrt ausgeschlossen ist, damit in Berührung zu kommen. Insbesondere ist die auflaufende Kette eines Primärantriebes und des Sekundärtriebes abzudecken. Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass Fahrer vor einer direkten Einwirkung durch eine gerissene Primärkette geschützt ist.

2.2 Auspuffanlage

Sämtliche Befestigungs- und Verbindungsteile der Auspuffanlage sind gegen Vibrationschäden zu sichern. Dazu sollten elastische Aufhängungsteile dienen. Darüber hinaus sind alle lösbaren Verbindungen der Auspuffanlage dauerhaft und sichtbar zu sichern.

2.3 Lenkerbefestigungen

Der Lenker und seine Halteelemente müssen so ausgeführt sein, dass ein Versagen durch Rissbildung und Bruch nicht zu erwarten ist. Ungeschützte Lenkerenden müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein. Lenker aus Carbon, Kevlar oder anderen

Verbundwerkstoffen sind verboten.

2.4 Lenkeinschlag, Lenkerfreigang

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

2.5 Bedienungshebel

Alle freistehenden Enden von Bedienungshebeln von denen eine Verletzungsgefahr ausgehen kann, sind abzurunden. Der Mindestdurchmesser der kugeligen Enden von Kupplungs- und Handbremshebel beträgt 10 mm.

2.6 Fußrasten

Fußrasten müssen mit Gummi überzogen oder durch eine Profilierung rutschfest gestaltet werden. Die Enden müssen in einem Mindestradius von 8 mm abgerundet sein. Sie sollten dem Originalzustand weitestgehend entsprechen. Fußrasten mit Klappmechanismus müssen selbstständig in ihre Normalstellung zurückklappen.

2.7 Radabdeckungskanten

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.

2.8 Gemischzuführung

Gasschieber oder Drosselklappen müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

2.9 Zündunterbrecher und Kraftstoffpumpen

Bei allen Solomotorrädern sind ein Zündunterbrecher und ein Benzinahn vorgeschrieben.

2.10 Bremsen

Die Motorräder müssen mit zwei voneinander unabhängigen Bremsen ausgerüstet sein.

2.11 Reifen

Es dürfen profilierte Reifen und Slicks verwendet werden, wobei die Mindestprofiltiefe 1,6 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 Versagen ausgeschlossen sein. Übermäßig alte und stark ausgehärtete Reifen sind zum Wettbewerb nicht zugelassen. Die Oberfläche eines Slick-Reifens muss mindestens drei Vertiefungen in Abständen von max. 120 Grad aufweisen, die die Abnutzungsgrenze der Lauffläche und der Reifenschulter anzeigen. Sobald zwei dieser Vertiefungen an verschiedenen Stellen des Reifens abgenutzt sind, darf der Reifen nicht mehr verwendet werden. Reifen dürfen vor dem Einsatz auf der Strecke mittels Reifenwärmer auf Betriebstemperatur gebracht werden. Die Ventile sind mit Staubkappen zu verschließen. Bei einem Wet-Race sind Slicks nicht erlaubt.

2.12 Reifenfreigang

Der seitliche Mindestabstand des Reifens zu starren Fahrwerksteilen muss mindestens 4 mm (Gespanne 8 mm) betragen. Der entsprechende Mindestabstand am Umfang muss mindestens 15 mm betragen.

2.13 Kühlflüssigkeit

Als flüssiges Kühlmittel ist, außer Öl, nur Wasser zulässig. Zur Verhinderung von Korrosion, Kavitation und Verschleiß ist eine Beimischung von Zusätzen nur erlaubt, wenn diese kein MEG (Monoethylenglykol) enthalten.

2.14 Ölleitungen

Ölleitungen müssen korrekt verlegt und befestigt sein, alle Verschraubungen im Bereich des Ölkreislaufs müssen gesichert sein. Längere Druckleitungen müssen aus flexiblem Material bestehen oder besonders sorgfältig gegen Vibrationsschäden abgestützt sein.

2.15 Ölablassschrauben/Ölfilter

Alle Ölablassschrauben und der Ölfilter müssen mit Draht gesichert sein.

2.16 Kraftstoff- und Öltankverschlüsse

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

2.17 Ölauffangvorrichtungen

Sofern ein Ölentlüftungsschlauch vorhanden ist, muss dessen Ende in einem einfach kontrollierbaren Ölauffangbehälter enden. Dessen Volumen sollte bei Motorentlüftungen 500 ccm betragen.

2.18 Gefährliche Motorräder

Wenn Ausführung oder Zustand des Motorrades über die Punkte 2.1 bis 2.18 hinaus ein technisches Versagen oder eine Gefährdung vermuten lässt, erfolgt keine Zulassung zur Veranstaltung. Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder eines Wertungslaufs zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr darstellen könnte, muss er den Fahrleiter sofort darüber schriftlich informieren.

4. Allgemeine Technische Bestimmungen

3.1 Geräuschlimit

Statische Messung: (Messung erfolgt am stehenden Fahrzeug)

Alle Fahrzeuge: max. 98 dB(A).

Die Messung erfolgt gemäß den Vorschriften zur Geräuschkontrolle bei Gleichmäßigkeitsprüfungen.

Dynamische Messung: (Messung erfolgt auf der Strecke)

Zusätzlich werden Feldmessungen an Messpunkten vorgenommen, die vom Streckenbetreiber vorgegeben sind und durch fest installierte Messgeräte aufgezeichnet werden. An diesen Messpunkten dürfen die Messwerte 98 dB(A) nicht überschreiten.

3.2 Hubraum

Der Hubraum darf vom historisch korrekten Wert bis zu maximal 10 Prozent nur dann abweichen, wenn aufgrund von Verschleiß oder fehlender Originalteile die Bohrung vergrößert werden musste. Jede andere Hubraumerhöhung oder eine wesentlich falsche Hubraumangabe führt zum Ausschluss von der Veranstaltung.

3.3 Kraftstoffe

Es sind nur Kraftstoffe gemäß den Kraftstoffbestimmungen der FIM für Straßenrennen zugelassen (unverbleiter Tankstellenkraftstoff).

3.4 Lenkerbreite

Die Mindestlenkerbreite beträgt 500 mm.

3.5 Radabdeckungen

Die Radabdeckung muss die Lauffläche des Reifens im geforderten Bereich abdecken. Die Abdeckung kann durch Radabdeckungen, durch Teile der Verkleidung oder durch Teile des Aufbaus erfolgen. Der Vorderreifen muss mindestens von der oberen Radmitte aus nach hinten abgedeckt sein und zwar mindestens bis zu einem Winkelbereich, gemessen von der Radachse, 45 Grad nach hinten oben. Der Hinterreifen muss mindestens in einem Winkelbereich von 120 Grad abgedeckt sein.

3.6 Verkleidungen

Erscheinungsbild der Verkleidung muss der Epoche entsprechen. Fahrzeuge für Geschwindigkeitsrekorde mit Extremverkleidungen sind für Wertungsläufe nicht zugelassen. Freistehende Kanten von Verkleidungsscheiben müssen eine Verrundung mit einem Radius von 1,5 mm aufweisen oder mit einem Kantenschutz versehen werden. Öffnungen für Scheinwerfer sind nicht zugelassen.

3.7 Hauptabmessungen des Motors

Die Abmessungen für Bohrung und Hub müssen – abgesehen von Pkt 3.2 – der Historie entsprechen.

3.8 Motor- und Getriebegehäuse

Motor- und Getriebegehäuse müssen im Wesentlichen original erhalten bleiben. Im Falle von Reparatur oder Ersatz müssen Dimensionierung und äußere Struktur dem Original entsprechen.

3.9 Startnummernschilder

Startnummernschilder müssen an der Frontseite sowie an der linken und rechten Seite angebracht sein, wobei die seitlichen Startnummernschilder nicht vom Fahrer verdeckt werden dürfen.

4.1 Technische Eingrenzungen:

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Für alle umgebauten Serienmotorräder gilt die „Silhouettenformel“, d.h. die Motorräder müssen optisch weitestgehend dem Serienmodell bzw. einer nachgebauten Werksrennmaschine oder Produktionsrennmaschine entsprechen
- Das Federbein ist freigestellt. Es dürfen nur überarbeitete Seriengabeln des Homologationsmodells verwendet werden.
- Felgen sind nur in der originalen Radgröße zugelassen.
- Nur Serienbremszangen des Homologationsmodells sind zugelassen.
- Bremsscheibendurchmesser nur in der Größe des Homologationsmodells.
- nur Einmannhöcker und Verkleidungen ohne Lampenausschnitt oder mit verschlossenen Lampenausschnitt sind zugelassen.
- Bremsscheibendurchmesser maximal 320mm.
- klappbare Brems- und Kupplungshebel sind nicht zugelassen.

Wertung

1. Veranstaltung

Ergänzend zu dem DMSB Straßensport-Reglement gelten für Historik-Veranstaltungen nachfolgende Festlegungen: Die Veranstaltungen sind Gleichmäßigkeitsveranstaltungen mit historischen Motorrädern sowie historische Eigenbaurennmaschinen aus der ehemaligen Sport- und Rennszene die in zeitgemäßer Form einzusetzen und vorzuführen sind. Darüber hinaus wird Eigenbaurennmaschinen, welche mit historischer Technik neu aufgebaut wurden, in gleicher Weise eine Fahrmöglichkeit geboten. Diese Art des Fahrens soll sicherstellen, dass unersetzliches historisches Material erhalten bleibt und nicht unter Rennbedingungen verschlissen wird.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in der Ausschreibung bzw. in den Technischen Bestimmungen des DMSB festgelegt.

3. Teilnehmer

Der Fahrer muss Inhaber einer gültigen Lizenz des DMSB (A-, B-, C-, V- oder H-Lizenz), bzw. Inhaber einer anderen FMN-Lizenz sein.

Eine uneingeschränkte Teilnahme an den Läufen ist ab 18 Jahren möglich. Für die Höchstaltersgrenze gelten die Lizenzbestimmungen des DMSB.

4. Fahrerausrüstung

Folgende Fahrerausrüstung ist obligatorisch: - Schutzhelm gem. DMSB-Helmbestimmungen sowie einteilige Lederkombi (Rennkombi). Sofern eine zweiteilige Kombi oder Lederjacke und Lederhose benutzt wird, muss eine Verbindung zwischen Jacke und Hose durch einen umgehenden Reißverschluss gegeben sein.

- Lederhandschuhe und Lederstiefel Die Verwendung eines Rückenprotektors ist Pflicht.

5. Start

Das Motorrad muss bis spätestens 10 Minuten vor der im gültigen Zeitplan vorgesehenen Startzeit der jeweiligen Trainings- oder Wertungsläufe in den Vorstartbereich eingebracht werden.

Der Start zu Gleichmäßigkeitsläufen erfolgt in der Regel mit laufendem Motor. Spätestens eine Minute vor dem Start haben die Helfer den Startplatz zu räumen.

Aus Sicherheitsgründen kann der Start auch einzeln aus der Boxengasse erfolgen.

Bei Frühstart erhält der Fahrer eine Verwarnung, bei grober Missachtung des Startzeichens erhält der Fahrer auf sein Ergebnis eine Strafe von 500 Strafpunkten (500 Strafpunkte = 5 Sekunden). Ist der Frühstart mit einer Gefährdung Dritter verbunden, erfolgt Wertungsauschluss.

6. Startaufstellung

Die Startaufstellung bei Rundstrecken bzw. Startreihenfolge bei Bergprüfungen wird vom Fahrtleiter festgelegt und ist rechtzeitig durch Aushang bekannt zu geben.

Bei Rundstrecken wird aus Sicherheitsgründen empfohlen, die Startaufstellung nach der im Training gefahrenen schnellsten Rundenzeit vorzunehmen. Dies sollte – bei mehreren gleichzeitig startenden Klassen - klassenübergreifend geschehen. Bei großen Starterfeldern und geeigneter Rundenlänge empfiehlt es sich, dieses Feld in zwei oder mehreren Gruppen zeitversetzt starten zu lassen.

7. Wertung

Die Gesamtdistanz (Rundenzahl) bzw. die Fahrzeit von Gleichmäßigkeitsprüfungen werden in der Ausschreibung oder mit der Nennbestätigung bekanntgegeben.

Es gelten folgende Wertungskriterien:

Ausgehend von der Zeit der 2.Runde (Richtzeit) der Gleichmäßigkeitsprüfung werden die direkt darauf folgenden Runden gewertet. Die Anzahl der Wertungsrunden richtet sich nach der Streckenlänge, sie beträgt

bei einer Streckenlänge bis 2 km = 6 Runden,

bei einer Streckenlänge über 2 km aber weniger als 3 km = 4 Runden

bei einer Streckenlänge über 3 km aber weniger als 4 km = 3 Runden

bei einer Streckenlänge über 4 km = 2 Runden.

Fahrer, die nach dem Abwinken des ersten Fahrers der Gleichmäßigkeitsprüfung nicht innerhalb von 5 Minuten die Ziellinie passieren und nicht mit der Zielflagge abgewinkt werden, werden nicht gewertet.

Die Reihenfolge in den Ergebnislisten richtet sich nach der geringsten Differenzsumme, gebildet aus der Zeitdifferenz der Wertungsrunden zu der 2. Runde. In der Ergebnisliste müssen die Zeiten der 2.Runde sowie die Zeiten der Wertungsrunden und die Differenzzeiten sowie die Summe der Differenzzeiten aufgeführt sein. Weiter müssen in der Ergebnisliste Platz, Startnummer, Name, Wohnort, Fahrzeug und Baujahr des Fahrzeugs angegeben sein. Die Zeitmessung erfolgt ausschließlich mit Transpondern und erfasst die gefahrenen Zeiten auf 1/1000 Sekunde.

Sobald der erste Fahrer nach Absolvierung der vorgeschriebenen Rundenzahl bzw. Fahrzeit die Ziellinie passiert, wird er, sowie alle nachfolgenden Fahrer – diese ohne Rücksicht auf die von ihnen zu-rückgelegte Rundenzahl – mit der schwarzweiß- karierten Flagge abgewinkt. Es wird
9 nur der Zieleinlauf auf der Strecke gewertet. Die Boxengasse gilt nicht als Strecke.

8. Fahrregeln

Während des Trainings und der Gleichmäßigkeitsprüfung darf links und rechts überholt werden. Fahrer, die überrundet werden, müssen dem Überholenden sofort Platz machen und ggf. die Ideallinie freigeben. Jedes Drängen nach innen oder außen ist untersagt. Fahrer, die durch ihre Fahrweise während des Trainings oder der Gleichmäßigkeitsprüfung andere Teilnehmer behindern oder gefährden oder sich den Anforderungen der Veranstaltung nicht gewachsen zeigen, werden von einer weiteren Teilnahme ausgeschlossen.

Reparaturen dürfen außerhalb des Boxenbereichs während eines Trainings / Wertungslaufes nur vom Fahrer und ggf. Beifahrer mit den an Bord befindlichen Mitteln durchgeführt werden. Die Inanspruchnahme fremder Hilfe wird mit Wertungsausschluss geahndet.

9. Abbruch und Wiederaufnahme eines Laufes

Sollte der Abbruch eines Laufes aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird die rote Flagge gezeigt. Dann sind alle Fahrer verpflichtet, in die Boxengasse bzw. in den Startaufstellungsbereich zurückzukehren.

Fahrer, welche in diesem Fall ins Fahrerlager zurückkehren, fallen aus der Wertung. Die Wiederaufnahme eines abgebrochenen Trainings ist dann notwendig, wenn das geforderte Training nicht von allen zu Trainingsbeginn gestarteten und nicht vorzeitig ausgeschiedenen Teilnehmern erfüllt wurde.

Die Wiederaufnahme eines Wertungslaufes ist dann notwendig, wenn die gestarteten und nicht vorzeitig ausgeschiedenen Teilnehmer ihre vorgesehenen Wertungsrunden nicht komplett absolviert haben. Dabei gilt dann die erste, aus der Boxengasse gestartete Runde, als Einführungsrunde. Es erfolgt sodann kein stehender Start, sondern der Wertungslauf wird mit der grünen Flagge freigegeben. Darüber hinaus hat der Teilnehmer keinen Anspruch auf die vorgesehene Fahrzeiten bzw. –runden gemäß der Ausschreibung.