



## Rahmen-Ausschreibung für Rundstrecken-Serien im Automobilsport

(Stand: 08.12.2023)

Name der Serie:

**DMV Formel Vau**

DMSB-Genehmigungs-Nummer:

**204/24**

**Status der Serie/Veranstaltungen: International**

Mit der Serie „DMV Formel Vau“ (DMV FV) wird der satzungsgemäße Zweck des Vereins „Historische Formel Vau Europa e.V.“ (HFVE), die Pflege der Historie der Formel Vau / Super Vau und die Darstellung des Nachwuchsrennsports mit Formel Vau / Super Vau-Fahrzeugen, realisiert. Der Verein erhält und pflegt damit motorsport- und automobilhistorisch bedeutsames technisches Kulturgut. Er fördert zudem den historischen Motorsport.

Die Serie „DMV Formel Vau“ ist ausschließlich offen für Clubmitglieder, d.h. alle Fahrer / Bewerber müssen Mitglied des Vereins „Historische Formel Vau Europa e.V.“ sein.

Ausschreiber / Organisation: Historische Formel Vau Europa e.V.

Ansprechpartner:

Thomas Cramer  
Sprecher des Vorstands  
Historische Formel Vau Europa e.V. (HFVE)

Fischenicher Str. 80  
D-50969 Köln

Mobil: +49 (151) 15 67 42 11  
Homepage: [www.formel-vau.eu](http://www.formel-vau.eu)  
E-Mail: [vorstand@formel-vau.eu](mailto:vorstand@formel-vau.eu)

# **Inhaltsverzeichnis:**

## **Teil 1 Sportliches Reglement**

- 1. Einleitung**
- 2. Organisation**
  - 2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie
  - 2.2 Name des zuständigen ASN
  - 2.3 ASN Visum/Genehmigungsnummer
  - 2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)
  - 2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees
  - 2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte)
- 3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie**
  - 3.1 Offizielle Sprache
  - 3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
- 4. Nennungen**
  - 4.1 Nennungen und Nennschluss
  - 4.2 Einschreibeverfahren
  - 4.3 Nenngeld pro Veranstaltung
  - 4.4 Startnummern
- 5. Lizenzen**
  - 5.1 Erforderliche Lizenzstufen
  - 5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets
- 6. Versicherung, Haftungsausschluss und Verzichtserklärung**
  - 6.1 Versicherung des Veranstalters/Promoters
  - 6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers
- 7. Veranstaltungen**
  - 7.1 Serien-Terminkalender
  - 7.2 Zulässige Fahrzeuge und maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge
  - 7.3 Durchführung der Wettbewerbe
    - a) Training
    - b) Qualifikation
    - c) Startarten
    - d) Wertungsläufe
- 8. Gleichmäßigkeitswertung**
  - 8.1 Wertungsläufe
  - 8.2 Punktegleichheit
  - 8.3 Gleichmäßigkeits- Wertungsmodus der Serie „Formel Vau“
  - 8.4 Gruppenwertung, Laufgesamtwertung, Veranstaltungs-Gesamtwertung
  - 8.5 Punktetabelle
- 9. Private Trainings und Tests**
- 10. Dokumentenabnahme**
  - 10.1 Zeitplan
  - 10.2 Fahrerbesprechung/Briefing

- 11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen**
  - 11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen
  - 11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen
- 12. Rennen**
  - 12.1 Verwendung von Regenreifen
  - 12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung
  - 12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich
- 13. Titel, Preisgeld und Pokale**
  - 13.1 Titel Gesamtsieger
  - 13.2 Preisgeld und Pokale
- 14. Protest und Berufung**
- 15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung**
- 16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte**
- 17. Besondere Bestimmungen**

## **Teil 2 Technisches Reglement**

- 1. Technische Bestimmungen der Serie**
  - 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen
  - 1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen
  - 1.3 Allgemeines/Präambel
  - 1.4 Fahrerausrüstung
  - 1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten
  - 1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast
  - 1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren
  - 1.8 Abgasvorschriften
  - 1.9 Geräuschbestimmungen
  - 1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern
  - 1.11 Sicherheitsausrüstung
  - 1.12 Kraftstoff und ggf. Einheits-Kraftstoff
    - 1.12.1 Kraftstoffkontrollen
    - 1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle
  - 1.13 Definitionen Technik
- 2. Besondere Technische Bestimmungen**
  - 2.1 Allgemeines
  - 2.2 Motor
    - 2.2.1 Abgasanlage
  - 2.3 Kraftübertragung
  - 2.4 Bremsen
  - 2.5 Lenkung
  - 2.6 Radaufhängung
  - 2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
  - 2.8 Karosserie und Abmessungen
    - a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)
    - b) Fahrgastraum/Cockpit
    - c) Zusätzliches Zubehör

- 2.9 Aerodynamische Hilfsmittel
- 2.10 Elektrische Ausrüstung
- 2.11 Kraftstoffkreislauf
- 2.12 Schmierungssystem
- 2.13 Datenübertragung
- 2.14 Sonstiges

### **Teil 3 Anlagen/Zeichnungen**

Anhang 1: Allgemeine Regeln und Abläufe in der Serie „DMV Formel Vau“  
Anhang 2: Ölrücklaufkanal am Motor EA827

**Diese Ausschreibung besteht aus 32 Seiten inkl. 2 Anhängen.**

## **Teil 1 Sportliches Reglement**

### **1. Einleitung**

Die Serie „DMV Formel Vau“ (DMV FV) wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes und seiner Anhänge (das Gesetz), den Allgemeinen Bestimmungen der FIA für Rundstreckenrennen und den nationalen Wettbewerbsbestimmungen des DMSB durchgeführt. Sie findet in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen und den Technischen Bestimmungen der Serie statt, wobei die Technischen Bestimmungen mit den Sicherheitsbestimmungen des Anhang K und des Anhang J der FIA übereinstimmen.

Die Wettbewerbe werden nach dem Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung nichts anderes bestimmt ist.

### **2. Organisation**

#### **2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie**

Die Historische Formel Vau Europa e.V. (HFVE), nachfolgend Serienausschreiber genannt, schreibt für das Jahr 2024 die Serie „DMV Formel Vau“ aus.

#### **2.2 Name des zuständigen ASN**

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.

Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt

Homepage: [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de)

E-Mail: [info@dmsb.de](mailto:info@dmsb.de)

#### **2.3 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer**

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am 08.12.2024 unter Reg.-Nr.: 204/24 genehmigt.

#### **2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)**

Historische Formel Vau Europa e.V. (HFVE)

Am Eisenberg 9

83679 Sachsenkam

[www.formel-vau.eu](http://www.formel-vau.eu)

#### **2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees**

Thomas Cramer

Thomas Ernst

Wolfgang Rafflenbeul

Robert Waschak

Johann Dichtl

Dr. Thomas Eder

## **2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte) (siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung)**

Johann Dichtl (permanenter Technischer Kommissar)  
Wolfgang Anzenhofer (permanenter Technischer Kommissar)  
Wolfgang Rafflenbeul (permanenter Veranstaltungssekretär)

## **3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie**

Diese Serie unterliegt den folgenden Bestimmungen:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB Rundstreckenreglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO),  
Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- Umweltrichtlinien des DMSB
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur  
(WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- Sportliches und Technisches Reglement dieser Serie mit den vom DMSB genehmigten  
Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen  
(Bulletins)
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

### **3.1 Offizielle Sprache**

Die offizielle Sprache ist Deutsch

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte Reglementtext ist verbindlich.

### **3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung**

- (1) Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.
- (2) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnung notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.
- (3) Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe aus vorgenannten Gründen abzusagen oder zu verlegen, vorbehaltlich der Zustimmung des jeweiligen ASN und der FIA, sofern der Kalender betroffen ist. Schadensersatz- oder Erfüllungsansprüche sind für diesen Fall ausgeschlossen.

## **4. Nennungen**

### **4.1 Nennungen und Nennschluss**

Der Bewerber und/oder Fahrer muss für jede einzelne Veranstaltung seine Nennunterlagen bis zu dem vom Serienausschreiber im Nennformular veröffentlichtem Nennschluss über das Online-Nennverfahren einreichen, hilfsweise per Brief an das Nennbüro.

Durch Ausfüllen und Absenden der Nennung über das Online-Nennsystem, hilfsweise per Brief, ist der Nennvertrag verbindlich abgeschlossen und verpflichtet den Bewerber / Fahrer zur Zahlung des Nenngeldes.

Notwendige Unterschriften werden anschließend bei der Papierabnahme vor Ort geleistet.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, verspätete Nennungen anzunehmen.

Die vollständig ausgefüllte Nennung ist an folgende Adresse zu senden:

Online-Nennverfahren: <http://formel-vau.eu/onlinenennung/>

Adresse:

Historische Formel Vau Europa e.V.  
-Nennbüro-  
c/o Wolfgang Rafflenbeul  
Im Gattberg 3  
D – 49191 Vehrte  
Mail: [verwaltung@formel-vau.eu](mailto:verwaltung@formel-vau.eu)

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die Serie „DMV Formel Vau“ bei weniger als 20 Einschreibungen nicht durchzuführen.

### **4.2 Einschreibeverfahren**

Zu Beginn der Saison können sich gegen eine vorab fällige Serieneinschreibegebühr maximal 30 Bewerber / Fahrer in die int. Serie „DMV Formel Vau“ einschreiben.

Die Einschreibung ist dem Nennbüro schriftlich per E-Mail, hilfsweise per Brief, zu übermitteln. Die Eröffnung des Einschreibeverfahrens wird vom Nennbüro per Fahrer-Info bekannt gegeben.

Eingeschriebene Teilnehmer erhalten eine Startplatzgarantie für die jeweilige Veranstaltung bei fristgerecht und vollständig eingezahltem Nenngeld, d.h. 7 Kalendertage nach erfolgter Nennung.

Die Startplatzgarantie verfällt, wenn ein eingeschriebener Bewerber / Fahrer erst 7 Tage vor der Veranstaltung oder noch kurzfristiger seine Nennung abgibt.

Für die Saison 2024 mit fünf Veranstaltungen der Int. Serie „DMV Formel Vau“ beträgt die Serieneinschreibegebühr € 500,-.

Die Einschreibung wird erst nach der Zahlung der vollständigen Einschreibegebühr gültig.

Die Einschreibung ist nicht auf andere Bewerber / Fahrer übertragbar.

### **4.3 Nenngeld pro Veranstaltung**

Das Nenngeld ist jeweils 7 Tage nach der abgegebenen Nennung fällig. Das Nenngeld beträgt grundsätzlich € 410,- pro Veranstaltung, für eingeschriebene Fahrer beträgt das Nenngeld grundsätzlich € 260,- .

Für den Fall, dass sich zwei Fahrer ein Fahrzeug teilen, erhöht sich das Nenngeld je nach Veranstaltung auf mindestens € 600,-. Die Vergünstigung für eingeschriebene Fahrer entfällt in diesem Fall.

Der Serienausschreiber behält sich Veränderungen der Höhe des Nenngeldes von Veranstaltung zu Veranstaltung vor, siehe dazu das jeweilige Nennformular bzw. Veranstaltungs-Ausschreibung.

Abweichend von der Regelung des Art. 13, DMSB-Veranstaltungsreglement, verzichten Bewerber / Fahrer durch Ausfüllen und Absenden ihrer Nennung im Online-Nennsystem, hilfsweise per Brief, auf ihren Rückzahlungsanspruch des Nenngeldes. Nur bei Absage einer Veranstaltung durch den Veranstalter oder Absage einer Veranstaltung bedingt durch grob fahrlässige Pflichtverletzung des Serienausschreibers bleibt ein Rückzahlungsanspruch des Nenngeldes bestehen.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, Nennungen mit Angabe von Gründen abzulehnen. Nennungen ohne Nenngeldeingang werden nicht bearbeitet. Die angenommenen Teilnehmer erhalten eine schriftliche Bestätigung (E-Mail) ihrer gültigen und bezahlten Nennung für die jeweilige Veranstaltung.

#### **4.4 Startnummern**

Die Teilnehmer erhalten vom Serienausschreiber für die jeweilige Fahrer-Fahrzeug-Kombination eine permanente Startnummer für die komplette Saison.

Bei jeder Veränderung der Fahrer-Fahrzeug-Kombination wird eine neue, permanente Startnummer für die komplette Saison vom Serienausschreiber zugewiesen.

### **5. Lizenzen**

#### **5.1 Erforderliche Lizenzstufen**

##### **a) Fahrer**

**Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht >3,00 kg/PS  
(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)**

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2024 gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

- Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
- Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)
- Internationale Lizenz Stufe D-Circuit (ITD-C)
- Internationale Lizenz C/D-historisch (nur für Fahrzeuge gemäß Anhang K)

**Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht <3,00 kg/PS  
(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)**

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2024 gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

- Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
- Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)
- Internationale Lizenz C/D-historisch (nur für Fahrzeuge gemäß Anhang K)

##### **b) Bewerber**

Bewerber, die ihren Fahrer bei dem Serienausschreiber für die jeweilige Veranstaltung genannt haben, müssen eine internationale Firmen- oder Club-Bewerberlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für das Jahr 2024 besitzen, Mitglied der HFVE sein und das jeweilige Nenngeld voll entrichtet haben.

### **c) DMSB-Sponsor-Card**

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können dies durch den Erwerb einer „DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams“ erreichen.

### **d) Gastfahrer**

Die Historische Formel Vau Europa e.V. kann Gastfahrer mit einer gültigen

Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz gemäß Art. 5.1

zu den Wertungsläufen zulassen, wenn diese die Bedingungen der Serienausschreibung sowie der Ausschreibung zu der jeweiligen Veranstaltung erfüllen und Vereinsmitglieder der HFVE e.V. werden. Die Teilnehmer, die bereits Vereinsmitglieder der HFVE sind, haben vorrangige Startberechtigung.

### **Besondere Bestimmungen/Regelungen für Gaststarter**

1. Erst- und Gaststarter in der Serie „DMV Formel Vau“ müssen alle in der Rahmenausschreibung festgelegten Kriterien uneingeschränkt erfüllen.
2. Sie verpflichten sich, die Rahmenausschreibung genau zu lesen und deren Details zu kennen (Unterschrift im Nennformular).
3. Sie erhalten zudem ein schriftliches Erststartermerkblatt mit den wichtigsten Regeln sowie einer „Flaggenkunde“ (vgl. Teil 3, Anhang/Zeichnungen).
4. Es erfolgt vor dem ersten Training ein ausführliches mündliches Briefing durch die Serienkoordinatoren oder einen beauftragten erfahrenen Fahrer zu den Punkten:
  - Fragen zur Rahmenausschreibung
  - Flaggenkunde
  - Abläufe bei Trainings- und Wertungsläufen
  - Fahrregeln der Serie „DMV Formel Vau“
  - Verhalten auf der Strecke
5. Nach jedem Trainingslauf erfolgt ein weiteres Gespräch zum Verhalten auf der Strecke bzw. zu den Erfahrungen und Fragen der Starter.
6. Dem Erst- bzw. Gaststarter wird ein erfahrener Fahrer-Coach aus dem Formel-Vau-Starterfeld empfohlen.
7. Im ersten Jahr sind die Fahrzeuge der Erst- und Gaststarter mit einem Anfängerkreuz zu kennzeichnen.
8. Eine Teilnahme an einem Formel-Fahrerlehrgang bzw. eine Testfahrt/Teilnahme an einem Testtag vor dem ersten Start in der Serie „DMV Formel Vau“ wird ausdrücklich empfohlen.

Weitere besondere Bestimmungen sind im Teil 3 (Anhang/Zeichnungen) definiert.

### **e) Altersregelung**

gemäß den gültigen DMSB-Lizenzbestimmungen

## **5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets**

Bei Veranstaltungen mit dem Status International sind DMSB-Lizenznehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

Bei allen Veranstaltungen benötigen ausländische Bewerber/Fahrer die Zustimmung des eigenen ASN.

Diese Auslandsstartgenehmigung ist vom Bewerber/Fahrer in deutscher oder in englischer Sprache bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.

## **6. Versicherung; Haftungsausschluss und Verzichtserklärung**

### **6.1 Versicherung des Veranstalters/Promotors**

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

### **6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers**

gemäß Veranstaltungsreglement

## **7. Veranstaltungen**

### **7.1 Serien-Terminkalender**

1. und 2. Lauf:	05.04. – 07.04.2024	Hockenheim, Preis der Stadt Stuttgart-Auftakt (DE)
3. und 4. Lauf:	03.05. – 05.05.2024	Spa-Francorchamps, Franco Fun Festival (BE)
5. und 6. Lauf:	14.06. – 16.06.2024	Zandvoort, Zandvoort Historic GP (NL)
7. und 8. Lauf:	09.08. – 11.08.2024	Nürburgring GP, Oldtimer Grand Prix Series (DE)
9. und 10. Lauf:	04.10. – 06.10.2024	Zolder, Fun Cup Festival 2024 (BE)

### **7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge**

Die maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge ist in der jeweiligen Streckenlizenz definiert und wird in den einzelnen Veranstaltungsausschreibungen geregelt.

### **7.3 Durchführung der Wettbewerbe**

#### **a) Training**

Pro Veranstaltung sind ein freies Training von mindestens 15 Minuten und ein Zeittraining von mindestens 15 Minuten vorgesehen.

Jeder Fahrer hat mindestens eine gezeitete Trainingsrunde zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, kann die Zulassung zum Wertungslauf verweigert werden.

In Wertungsläufen eingesetzte T-Cars werden zur Meisterschaft der Serie „DMV Formel Vau“ mit der Hälfte der erreichten Punkte gewertet.

Gilt nur für Fahrer, die sich ein Fahrzeug teilen:

Jeder Fahrer muss am Zeittraining teilnehmen und jeweils selbst eine Zeit für die Startaufstellung herausfahren. Die Fahrer wechseln während des Zeittrainings in eigener Zuständigkeit die Startnummern und die Transponder. Die Fahrer nehmen dann an jeweils einem Wertungslauf teil und werden entsprechend für die Meisterschaft der Serie „DMV Formel Vau“ 2024 gewertet.

Art. 8.2.1 Fairnesspunkte findet hierbei keine Anwendung.

#### **b) Qualifikation**

Die Qualifikation ergibt sich aus der unter a) aufgeführten gezeiteten Trainingsrunde. Die Vorstartaufstellung findet zur von der Rennleitung festgelegten Zeit nach den gefahrenen Trainingszeiten statt. Werden mehrere Wertungsläufe an einem Wochenende gefahren, so wird immer das Ergebnis des Zeittrainings zu Grunde gelegt (nicht das Gleichmäßigkeitsergebnis des 1. Wertungslaufs!). Nur dadurch wird ein ernsthafter Gleichmäßigkeitswettkampf von schnelleren und langsameren Fahrzeugen ermöglicht und die Sicherheit auf der Strecke erhöht (keine Überholvorgänge von leistungsstärkeren Fahrzeugen).

### c) Startarten

Die Wertungsläufe werden wie folgt gestartet:

- rollender Start (Indianapolis-Start)

### d) Wertungsläufe

Die Wertungsläufe gehen über eine Distanz von mindestens 15 Minuten.

Die Ziellinie gilt nur auf der Strecke, nicht in der Boxengasse.

Auf Anordnung des Streckenpersonals werden die Motoren angelassen und das Feld begibt sich auf eine *Einführungsrunde* hinter einem Führungsfahrzeug.

In der *Einführungsrunde* gilt *Überholverbot*. Es wird hinter einem Führungsfahrzeug gefahren. Die Einführungsrunde dient dem Aufwärmen von Reifen und Bremsen. Achtung: *Ziehharmonikaeffekte und Auffahrgefahr!*

Die *Startpositionen* werden während der *Einführungsrunde* beibehalten. Fahrer, die das Tempo wg. Schäden o.ä. nicht halten können, geben Handzeichen und es darf vorbeigefahren werden, ebenso, wenn der Abstand zum Vordermann 50 Meter (10 Wagenlängen) übersteigt. Fahrer, die beim Vorstart stehen bleiben, oder in der Einführungsrunde Probleme mit ihrem Fahrzeug haben, kehren während der Einführungsrunde *nicht* auf ihren ursprünglichen Startplatz zurück, sondern bleiben auf der Position, wo sie sich eingegliedert haben. Ggf. nehmen sie den Lauf von ganz hinten auf.

Beim Schild „GRID“ nehmen alle ihre Startposition in versetzter Position nebeneinander ein.

Beispiel:



- Ein Reifenaufwärmen (Schlangenlinien fahren) ist ab dem Grid-Schild verboten

Die Läufe starten mit dem Überfahren der Start und Ziel-Linie *in der eingenommenen Formation hintereinander*.

Nach dem Überfahren der Startlinie werden die Positionen *bis nach der 1. Kurve/Schikane beibehalten*. *Bis einschließlich der ersten Kurve/Schikane besteht Überholverbot (gelbe Flaggen)*. Fahrer, die das Tempo wegen Schäden o.ä. nicht halten können, geben Handzeichen und es darf vorbeigefahren werden. Erst nach der ersten Kurve/Schikane ist ein Überholen zulässig. Der Beginn des erlaubten Überholens wird durch grüne Flaggen angezeigt. *Streckenspezifische Einzelheiten werden bei der Fahrerbesprechung bekanntgegeben*.

Die Läufe werden durch Abwinken der Rennleitung beendet. Anschließend ist die Geschwindigkeit *deutlich zu reduzieren* und die Rennstrecke auf Anweisung der Streckenposten über die zugewiesene Ausfahrt zu verlassen.

Alle Teilnehmer verpflichten sich zur *Einhaltung aller Bestimmungen der Serie* und gewährleisten auf der Strecke und im Fahrerlager durch ihr *sportlich-faires, diszipliniertes und*

*sympathisches Auftreten*, dass das Ansehen der Historischen Formel Vau Europa gefördert wird.

## 8. Gleichmäßigkeitswertung

Für die Gleichmäßigkeitswertung werden die Klassen 1 bis 7 in Gruppen zusammengefasst:

<u>Gruppe A</u>	<u>Gruppe B</u>	<u>Gruppe C</u>
Klasse 1 (frühe Einvergaser)	Klasse 3 (Zweivergaser)	Klasse 5 (Super Vau, wassergekühlt)
Klasse 2 (späte Einvergaser)	Klasse 4 (Super Vau, luftgekühlt)	Klasse 6 (moderne FV, luftgekühlt)
		Klasse 7 (moderne FV, wassergekühlt)

Die Wertungspunkte werden gruppenbezogen und gruppenübergreifend (Gesamtwertung) vergeben.

Für die Gruppen- und Gesamtwertung gelten die aufaddierten Punkte nach Abzug der Streichergebnisse. (Streichergebnisse = schlechteste Ergebnisse)

Es kann mit einem oder mit verschiedenen Fahrzeugen gestartet werden.

Fahrer/Bewerber, die in verschiedenen Gruppen starten, erhalten nur für die jeweilige Gruppe Punkte, in der sie gestartet sind.

In der Gruppen- und Gesamtwertung um die Meisterschaft der Serie „DMV Formel Vau“ werden bei 10 oder mehr Wertungsläufen die besten Ergebnisse abzüglich zweier Streichergebnisse, bei 9 Wertungsläufen oder weniger die besten Ergebnisse abzüglich eines Streichergebnisses, gewertet.

Wird während der Saison in unterschiedlichen Gruppen gestartet, werden analog für die Gesamtwertung die besten Ergebnisse abzüglich eines oder zweier Streichergebnisse (gem. vorherigem Absatz) aus den verschiedenen Gruppen gewertet. Ein Gruppenwechsel unter Beibehaltung der Startnummer ist nicht möglich.

Bei der Rennleitung nicht angemeldete Fahrerwechsel oder Fahrzeugwechsel werden den Sportkommissaren gemeldet und führen zur Nichtwertung aller Läufe des betroffenen Wochenendes.

Wird ein Fahrer wegen unsportlicher Fahrweise von der Rennleitung verwarnet oder aus der Wertung genommen oder häufen sich Beschwerden über einen Fahrer wegen unsportlicher oder regelwidriger Fahrweise oder wird gar ein anderer Fahrer geschädigt, kann der Verursacher nach Entscheidungsfindung durch die Sportkommissare die Punkte des jeweiligen Wochenendes aberkannt bekommen.

Stellt der Rennleiter fest, dass ein Fahrer zweimal die gelbe Flagge oder einmalig Doppelgelb missachtete, so führt dies zu einer Meldung an die Sportkommissare und zu einer Disqualifikation von der betreffenden Veranstaltung. Eine Disqualifikation wird durch die Sportkommissare ausgesprochen. Bei Abreise während der laufenden Veranstaltung ist eine offizielle Abmeldung bei den Serienkoordinatoren und dem Rennleiter zwingend notwendig.

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Meisterschaft- bzw. Serienwertung durch den Serienausschreiber eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese von dem Serienausschreiber

vorgenommen werden. Beschwerden zur Serienwertung sind an den Serienausschreiber zu richten. Gegen die Entscheidung des Serienausschreibers ist kein Rechtsmittel möglich.

## **8.1 Wertungsläufe**

Zur Meisterschaft der Serie „DMV Formel Vau“ zählen die durch den Terminkalender dieser Serienausschreibung festgelegten Veranstaltungen.

Terminänderungen und Wechsel von Veranstaltungen behält sich der Serienausschreiber vor. Ein Anspruch auf eine bestimmte Anzahl an Wertungsläufen besteht nicht.

### **8.1.1 Alternativregelung: Wertungsläufe in Startfeldern**

Wird das Starterfeld in zwei Felder geteilt, dient dies der Erhöhung der Sicherheit der Aktiven und dem Ziel, im Rahmen der Vorgaben der Streckenlizenz, möglichst vielen Startern eine Teilnahme zu ermöglichen.

Variante 1:

- Fahrzeuge der Klassen 1 – 3 starten in dem „Startfeld Formel Vau“
- Fahrzeuge der Klassen 4 – 7 starten in dem „Startfeld Formel Super Vau“ (siehe 7.2.)

Variante 2:

die im Qualifikationstraining gefahrenen Rundenzeiten legen die Startreihenfolge fest, anhand derer das Starterfeld in zweigeteilt wird:

- Startfeld A (langsamsten 50% des Starterfeldes)
- Startfeld B (schnellsten 50% des Starterfeldes).

Bei ungeraden Starterzahlen startet in Startfeld A ein Fahrzeug mehr.

Welche Variante jeweils zur Anwendung kommt, entscheiden die Serienkoordinatoren.

Unabhängig von der gewählten Variante wird die Wertung in Wertungsgruppen gem. Punkt 8.(Gleichmäßigkeitswertung) vorgenommen.

Kann bei dieser Regelung nur ein Wertungslauf pro Veranstaltung/Wochenende ausgetragen werden, wird die Gesamtwertung wie unter Punkt 8. (Gleichmäßigkeitswertung) beschrieben angepasst.

### **8.1.2 Wertungsmodus, Punkteschlüssel**

Die Gesamt- und Gruppenwertung der Meisterschaft der Serie „DMV Formel Vau“ ergibt sich bei 10 oder mehr Wertungsläufen aus der Addition der Punkte der besten Ergebnisse abzüglich zweier Streichergebnisse, die der Fahrer über alle Gruppen gemäß Punkteschlüssel errungen hat.

Gibt es nur 9 Wertungsläufe oder weniger, wird ein Streichergebnis abgezogen. Die Punktevergabe erfolgt gem. des FV-Punkteschlüssels (siehe 8.5).

## **8.2 Punktegleichheit**

Bei Punktegleichstand entscheidet die Anzahl der besseren Platzierungen (mehr 1. Plätze, mehr 2. Plätze usw.).

### 8.2.1 Fairnesspunkte

Hat ein Fahrer, obwohl er mit seinem Fahrzeug vor Ort war und eine gültige Nennung abgegeben hat, aus technischen Gründen einen Wertungslauf nicht bestreiten/beenden können, erhält er in Anerkennung des Willens und Aufwands je 1 Punkt in der Gruppen- und Gesamtwertung („Fairnesspunkte“).

### 8.3 Gleichmäßigkeits-Wertungsmodus der Serie „DMV Formel Vau“

#### 8.3.1 Gleichmäßigkeits-Wertung

Grundsätzlich werden alle Fahrer gewertet, die die Einführungsrunde und alle gezeiteten weiteren Runden absolviert haben und den Lauf bei Abwinken (schwarz-weiß karierte Flagge) durch Überfahren der Ziellinie auf der Rennstrecke (nicht Boxengasse!) beendet haben oder die sich bei Rennabbruch (rote Flagge) auf der Rennstrecke (nicht Boxengasse) befinden und diese dann eigenständig verlassen.

Ein Lauf wird nicht gewertet, wenn bei Abwinken oder Rennabbruch mehr als ein Drittel der Starter, neben der Referenzrunde, die Mindestrundenzahl von drei gezeiteten Runden nicht erreichen.

Starter, die vor Beendigung des Laufes durch Abwinken oder Rennabbruch ausfallen, erhalten Fairnesspunkte gem. 8.2.1.

Die Anzahl der Fahrer, die der Gesamt- und Gruppenwertung zu Grunde gelegt werden, ergibt sich aus allen Fahrern, die eine vollständige Wertung (Abwinken/Rennabbruch) erreicht haben. Entscheidend ist die Auswertung der Zeitnahme.

Stoppuhren, mechanische oder elektronische Hilfen zur Zeitnahme im Fahrzeug sind verboten und führen zur Disqualifikation.

#### 8.3.2 Referenzrunden

Die folgenden drei Wertungsvarianten werden während der Saison von den Serienkoordinatoren im Sinne eines anspruchsvollen Gleichmäßigkeitsformates gewählt, mit Zeitnahme und Rennleitung abgestimmt und jeweils mit in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung und bei der Fahrerbesprechung bekannt gemacht.

#### 8.3.3 Runden – Wertung

Je nach Möglichkeiten der Zeitnahme vor Ort wird aus den folgenden Varianten ausgewählt:

##### Variante 1:

- Wertung der drei Runden, die der schnellsten Runde am nächsten kommen.

##### Variante 2:

- Wertung der drei Runden, die einer im Vorhinein festgelegten Referenzrunde am nächsten kommen.

##### Variante 3:

- Wertung der drei Runden, die der Referenzrunde unmittelbar folgen.

Für alle drei aufgeführten Wertungsvarianten gilt:

- die Wertung beginnt beim zweiten Überfahren der Startlinie auf der Strecke nach Freigabe des Laufs.

- Runden hinter dem Führungsfahrzeug, sowie die erste Runde nach Freigabe des Laufes zählen nicht zur Wertung.

### 8.4 Gruppenwertung, Laufgesamtwertung, Veranstaltungs-Gesamtwertung

1. Für die Gruppenwertung werden alle der jeweiligen Gruppe zugehörigen Fahrer- / Fahrzeug-Kombinationen gewertet.
2. Für die Laufgesamtwertung werden alle Fahrer- Fahrzeug-Kombinationen gewertet.

Aus den oben genannten Punkten 1. und 2. werden gem. des jeweiligen Berechnungsmodus die Punkte für die Gesamt- und Gruppenwertung errechnet.

3. Veranstaltungs-Gesamtwertung: Es kann für die beiden Läufe im Rahmen einer Veranstaltung eine Gesamtsiegertrophäe ausgelobt werden. Die Ermittlung des Veranstaltungs-Gesamtsiegers erfolgt durch Addition der Differenzzeiten der Gesamtwertung beider Läufe (insgesamt geringste Differenz aus beiden Läufen). Diese Wertung hat keinen Einfluss auf die Meisterschaft der Serie „DMV Formel Vau“.

### 8.5 Punktetabelle

Für die Wertungsläufe werden folgende Punkte vergeben:

#### a) Punkteverteilungstabelle für die Klassenwertungen der Serie „DMV Formel Vau“

Anzahl Starter	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Platz																				
1	70	68	66	64	62	60	58	56	54	52	50	48	46	43	40	37	34	31	28	24
2	66	64	62	60	58	56	54	52	50	48	46	44	42	39	36	33	30	27	24	
3	63	61	59	57	55	53	51	49	47	45	43	41	39	36	33	30	27	24		
4	60	58	56	54	52	50	48	46	44	42	40	38	36	33	30	27	24			
5	57	55	53	51	49	47	45	43	41	39	37	35	33	30	27	24				
6	54	52	50	48	46	44	42	40	38	36	34	32	30	27	24					
7	51	49	47	45	43	41	39	37	35	33	31	29	27	24						
8	48	46	44	42	40	38	36	34	32	30	28	26	24							
9	46	44	42	40	38	36	34	32	30	28	26	24								
10	44	42	40	38	36	34	32	30	28	26	24									
11	42	40	38	36	34	32	30	28	26	24										
12	40	38	36	34	32	30	28	26	24											
13	38	36	34	32	30	28	26	24												
14	36	34	32	30	28	26	24													
15	34	32	30	28	26	24														
16	32	30	28	26	24															
17	30	28	26	24																
18	28	26	24																	
19	26	24																		
20	24																			
weitere	22																			



## **11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen**

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen. Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird (inkl. Startnummern) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen:

- DMSB-Wagenpass oder Äquivalent anderer ASN für Fahrzeuge der Gruppe E2-SS
- Historic Technical Passport (FIA oder national bzw. eines anderen der FIA angeschlossenen ASN) für Fahrzeuge gemäß Anhang K

Jedes genannte Fahrzeug muss im HFVE-Fahrzeugregister gelistet sein.

### **11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen**

N/A

### **11.2 Technische Abnahme vor dem Start und Schlussabnahme: Ort und Zeitplan**

Die technische Abnahme findet grundsätzlich im Fahrerlager oder in den Boxen statt. Die Schlussabnahme findet im Parc Fermé statt.

In Absprache mit der Rennleitung können Fahrerlager bzw. Boxen der HFVE zum Parc Fermé der FV bestimmt werden.

Siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

## **12. Rennen**

### **12.1 Verwendung von Regenreifen**

Es gelten die Bestimmungen des DMSB-Rundstreckenreglements Art. 10 Regenrennen (Wet-Race).

Demnach ist den Bewerbern / Fahrern die Entscheidung überlassen, entsprechende Maßnahmen (Reifenwechsel) vorzunehmen.

### **12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausrüstung**

N/A

### **12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich**

N/A

### **13. Titel, Preisgeld und Pokale**

#### **13.1 Titel Gesamtsieger**

Der Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen in der „DMV Formel Vau“ 2024 erhält den Titel:

#### **Meister der DMV Formel Vau 2024**

#### **13.2 Preisgeld und Pokale**

In den einzelnen Gruppen werden jeweils max. drei Trophäen vergeben, wenn die Zahl der genannten Teilnehmer / Bewerber bei mindestens vier je Gruppe liegt.

Analog dazu werden vergeben bei:

- drei Fahrern / Bewerbern je Gruppe = zwei Trophäen
- zwei Fahrern / Bewerbern je Gruppe = eine Trophäe
- einem Fahrer / Bewerber je Gruppe = eine Trophäe

Die Damentrophäe erhält die Dame mit der besten Platzierung bzw. den meisten Punkten in der Gesamtwertung lt. festgelegtem Wertungsmodus der Serie „DMV Formel Vau“.

Preisgelder sind nicht vorgesehen.

### **14. Protest und Berufung**

Bei Protesten und Berufung gelten das Internationale Sportgesetz der FIA, das Veranstaltungsreglement des DMSB, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB sowie bei Berufungen zur FIA die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA.

Protestkaution – zahlbar an den DMSB

Status International € 500,00

Berufungskautions – zahlbar an den DMSB:

Status International € 1.500,00

Berufungskautions – zahlbar an die FIA: € 6.000,00

(gem. Rechts- und Verfahrensregeln der FIA)

Status International: siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung

(Protest- und Berufungskautions sind mehrwertsteuerfrei)

### **15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung**

(1) Bei Entscheidung der FIA, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare, des Serienausschreibers oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

(2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB und des Serienausschreibers können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

## **16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte**

Alle Copyrights und Bildrechte liegen bei „Historische Formel Vau Europa e.V.“ einschließlich der Bilder, die von Fernsehübertragungen der „DMV Formel Vau“ übernommen werden.

Alle Fernsehrechte an der Serie „DMV Formel Vau“ sowohl für terrestrische Übertragung als auch für Kabel- und Satellitenfernsehübertragung, alle Videorechte und alle Rechte zur Verwertung durch sämtliche elektronische Medien, einschließlich Internet, liegen bei „Historische Formel Vau Europa e.V.“

Jede Art von Aufnahmen, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung der „Historische Formel Vau Europa e.V.“ verboten.

## **17. Besondere Bestimmungen**

Die Besonderen Serienbestimmungen (Erst- und Gaststarter) sind im Teil 3 (Anhang/Zeichnungen) veröffentlicht.

## Teil 2 Technisches Reglement

### 1. Technische Bestimmungen der Serie

Die „Historische Formel Vau Europa e.V.“ führt die technische Tradition der Formel Vau als ehemals weltgrößte Nachwuchs-Formel-Serie fort. Die Fahrzeuge werden in einem zeitgenössisch authentischen äußeren und technischen Zustand präsentiert.

Es gelten daher die unter [www.formel-vau.eu](http://www.formel-vau.eu) (Interner Bereich, Reglements) hinterlegten historischen Technischen Bestimmungen für die Formel Vau und Super Vau der ONS und des OSK der Jahre 1964 – 1982, die Bestimmungen der Formel Vau Europa (FVE) und ab 1977 das ONS-genehmigte Reglement „Rennsportclub 77“/Formel V Deutschland.

#### **Originale zeitgenössische Reglements und Dokumente**

Aktuell gelten die folgenden, unter [www.formel-vau.eu](http://www.formel-vau.eu) (Interner Bereich, Reglements) hinterlegten und für alle Mitglieder zum Download verfügbaren originalen zeitgenössischen Dokumente.

### 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen

In der Serie „DMV Formel Vau“ kommen ausschließlich „Formel Vau“-Fahrzeuge und „Formel Super Vau“-Fahrzeuge zum Einsatz, die den technischen Vorgaben dieses Reglements entsprechen müssen.

#### **Zugelassene Fahrzeuge und Klasseneinteilung**

Nennungen für die Serie „DMV Formel Vau“ können für folgende Klassen abgegeben werden:

#### **Gruppe Formel Vau (Klassen 1 – 3) nach Anhang K**

Klasse	Periode	Bezeichnung
1	F, GR (1963-1966)	Formel Vau 1200 / 1300 (frühe Einvergaser)
2	GR, HR (1967-1972)	Formel Vau 1300 (späte Einvergaser)
3	HR (1973-1976)	Formel Vau 1300 (Zweivergaser)

#### **Gruppe Formel Super Vau (Klasse 4 – 7) nach Anhang K**

Klasse	Periode	Bezeichnung
4	GR, IR (1971-1977)	Formel Super Vau 1600 (luftgekühlt)
5	IR (1978-1982)	Formel Super Vau 1600 (wassergekühlt)
6	IR, JR (1977-1990)	Moderne Formel Vau 1300 (luftgekühlt)
7	IR, JR (1977-1990)	Moderne Formel Vau 1300 (wassergekühlt)

#### **Gruppe E2-SS**

Gruppe Formel Super Vau		
Klasse 7	ab 1980	Moderne Formel Vau 1300 (wassergekühlt)

Fahrzeuge der Klassen 6 und 7 (Periodenspezifikation gem. ONS-genehmigtem Reglement „Rennsportclub 77/Formel V Deutschland“) haben den Status „Gast-Klasse“ um die gesamte Geschichte der Formel Vau zu präsentieren zu können.

Hinweis zur Periodenspezifikation:

Gem. Anhang K werden Fahrzeuge, die ein frühes Baujahr haben und nachträglich aufgerüstet wurden, in ihrer tatsächlich vorhandenen Ausbaustufe (Periodenspezifikation) gewertet. Wird

z.B. ein Einvergaser-Fahrzeug, aus Klasse 1 oder 2 mit zwei Vergasern ausgerüstet, erfolgt somit die Einstufung in die Klasse 3.

Für alle Fahrzeuge in der Serie „DMV Formel Vau“ gelten die jeweils zeitgenössischen Reglements und die von der HFVE festgelegten besonderen Bestimmungen, in Verbindung mit den Vorschriften des Anhang K.

Die Einstufung erfolgt durch die Serienkommission der HFVE (zwei Vertreter) gemeinsam mit den Serienkoordinatoren.

Es sind in den Klassen 6 und 7 nur Fahrzeuge zugelassen, die nachweislich bereits im Rahmen der vom „Rennsportclub 77/Formel V Deutschland“ ausgerichteten Meisterschaften gefahren sind.

Ist der Nachweis nicht mehr zu erbringen, kann die Serienkommission der HFVE (zwei Vertreter) gemeinsam mit den Serienkoordinatoren im Rahmen einer Einzelfallprüfung ein solches Fahrzeug zulassen.

Fahrzeuge, die deutlich jenseits des historischen FVE-Reglements modifiziert wurden (z.B. mit Flügeln, anderen Vergasern, Bremsen, Felgen, etc.) werden in der Serie DMV Formel Vau nicht gewertet.

Ist auf Grund solcher Modifikationen keine sinnvolle Eingruppierung für die Clubmeisterschaft der Serie „DMV Formel Vau“ möglich, so werden die entsprechenden Fahrzeuge in einer Sammelklasse zusammengefasst und gewertet, erhalten aber keine Punkte für die Serie „DMV Formel Vau“.

Dies wird nach Einzelfallprüfung entschieden durch die HFVE Serienkommission (zwei Vertreter), dem technischen Kommissar und den Serienkoordinatoren.

Der Einsatz von T-Cars ist in Absprache mit den Serienkoordinatoren zulässig. Diese müssen die Voraussetzungen dieses Reglements erfüllen.

## **1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß**

- Historische Fahrzeuge in Klassen 1 – 7: Anhang K (ISG der FIA)
- Historische Fahrzeuge in Klasse 7: ONS-genehmigtes Reglement Rennsportclub 77/Formel V Deutschland
- Gruppe E2-SS in Klasse 7: Artikel 277 des Anhang J (ISG der FIA)
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- Vorliegendes historisches technisches Reglement:

### **Formel Vau 1200 / 1300 cc:**

1965 - 1200er ONS Regelwerk  
1965 - 1200er OSK Regelwerk  
1966 - 1300-ONS Regelwerk  
1966 - 1300-OSK Regelwerk  
1967 - 1300-ONS Regelwerk  
1967 - 1300-OSK Regelwerk  
1967 - Erläuterungen zum Europa-Reglement - FVE  
1968 - 1300-ONS Regelwerk  
1968 - 1300-OSK Regelwerk  
1968 - Erlaubte Änderungen und Bearbeitungen - FVE  
1968 - Prüfliste Formel V - FVE  
1969 - 1300-ONS Regelwerk  
1969 - 1300-OSK Regelwerk  
1969 - Prüfliste Formel V - FVE  
1969 - Zusatz zu den Europa-Bestimmungen - FVE

1970 - 1300-ONS Regelwerk  
1970 - 1300-OSK Regelwerk  
1971 - 1300-FVE Regelwerk  
1971 - 1300-ONS Regelwerk  
1971 - 1300-OSK Regelwerk  
1972 - 1300-ONS Regelwerk  
1972 - 1300-OSK Regelwerk  
1973 - 1300-FVE Regelwerk  
1973 - 1300-ONS Regelwerk  
1973 - 1300-OSK Regelwerk  
1973 - Europabestimmungen FV und SV-FVE  
1973 - Anleitung zur technischen Überprüfung-FVE  
1974 - 1300-FVE Regelwerk  
1974 - 1300-ONS Regelwerk  
1974 - 1300-OSK Regelwerk  
1974 - Europabestimmungen FV und SV-FVE  
1975 - 1300-FVE Regelwerk  
1975 - 1300-ONS Regelwerk  
1975 - 1300-OSK Regelwerk  
1975 - Änderungen zu Reglement 1974-FVE  
1975 - Europabestimmungen FV-FVE  
1976 - 1300-OSK Regelwerk  
1976 - Europabestimmungen FV und SV-FVE  
1977 - 1300-OSK Regelwerk  
1977 - Europabestimmungen FV und SV-FVE  
1978 - 1300-OSK Regelwerk  
1979 - 1300-OSK Regelwerk  
1980 - 1300-OSK Regelwerk

### **Formel Super Vau 1600 cc:**

1971 - 1600-FVE Reglement  
1971 - 1600-ONS Reglement  
1972 - 1600-FVE Reglement  
1972 - 1600-ONS Reglement  
1972 - 1600-OSK Reglement  
1973 - 1600-ONS Reglement  
1973 - 1600-OSK Reglement  
1973 - Anleitung zur technischen Überprüfung - FVE  
1973 - Europabestimmungen FV und SV-FVE  
1974 - 1600-OSK Reglement  
1974 - Europabestimmungen FV und SV-FVE  
1975 - 1600-OSK Reglement  
1975 - Änderungen zu Reglement 1974 -FVE  
1975 - Europabestimmungen FV-FVE  
1976 - 1600-FVE Reglement  
1976 - 1600-OSK Reglement  
1976 - Europabestimmungen FV und SV-FVE  
1977 - 1600-OSK Reglement  
1977 - Europabestimmungen FV und SV-FVE  
1978 - 1600-FVE Reglement  
1978 - 1600-OSK Reglement  
1978 - Erläuterungen zu Reglement -FVE  
1979 - 1600-FVE Reglement  
1980 - 1600-OSK Reglement  
1981 - 1600-OSK Reglement  
1982 - 1600-VW Motorsport Reglement

Reglements der Klassen 6 und 7 (Formel Vau 1300 ab 1977) gem. ONS-genehmigtem Reglement „Rennsportclub 77“/Formel V Deutschland.

Verbindlich sind die o.g. Originalreglements der ONS, der OSK und die Bestimmungen der Formel Vau sowie für die Gastklassen das ONS-genehmigte Reglement „Rennsportclub 77“. In Verbindung mit den Bestimmungen des Anhang K (ISG, FIA) ergeben sich daraus die technischen Grundlagen der Serie.

Von den FIA-Sicherheitsbestimmungen abweichende nationale Regelungen des DMSB haben bei Serien und Veranstaltungen mit dem Status International keine Gültigkeit. Es gelten die Sicherheitsbestimmungen gemäß Artikel 1.11 dieser Bestimmungen.

### **1.3 Allgemeines/Präambel**

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.  
Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

### **1.4 Fahrerausrüstung**

Das Tragen von Overalls gemäß FIA-Normen 8856-2000 oder 8856-2018 sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Bestimmungen ist vorgeschrieben.

Hinweis: Ab dem 01.01.2029 ist Bekleidung gemäß FIA-Norm 8856-2000 nicht mehr zulässig.

Des Weiteren muss ein Helm gemäß DMSB-Bestimmungen getragen werden.

Darüber hinaus ist die Verwendung des FIA-homologierten Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS®):

- empfohlen für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K
- vorgeschrieben für Gruppe E2-SS

### **1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten**

Es dürfen Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Fahrzeugs gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhaft gewordenen Teilen dienen.

Änderungen und Einbauten dürfen nur innerhalb des nachfolgend bestimmten Rahmens durchgeführt werden. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch identische Originalteile oder Nachfertigungen ausgetauscht werden.

Am kompletten Fahrzeug dürfen die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte durch gleichwertige, der Originalform entsprechende, Normteile ersetzt werden. Bei Gewinden sind Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) beizubehalten.

### **1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast**

(Gewichtswert, Ermittlung, ggf. Referenzwaage, Befestigung von Ballast)

Klasse 1: 375 Kg (1963 – 1966)

Klasse 2: 375 Kg (1967 – 1972)

- Klasse 3: 375 Kg (1973 – 1976)
- Klasse 4: 400 Kg (1971 – 1977)
- Klasse 5: 420 Kg (1978 – 1982)
- Klasse 6: 390 Kg (1977 – heute)
- Klasse 7: 390 Kg (1977 – heute)

#### DMSB-Hinweis:

Die DMSB-Richtlinien für die Fahrzeugwägung (inkl. Kalibrierung bzw. Eichung von Waagen) müssen vom Veranstalter/Serienausschreiber beachtet werden. Demnach müssen mobile Waagen in Jahresabständen im Regelfall durch den Waagen-Hersteller überprüft werden. In Ausnahmefällen ist auch eine Kalibrierung/Überprüfung von einem staatlichen Eichamt zulässig, jedoch muss die Waage mindestens alle 2 Jahre durch den Hersteller kalibriert werden.

### **1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren**

N/A

### **1.8 Abgasvorschriften**

Die aktuellen DMSB-Abgasvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

Die Fahrzeuge der Gruppe E2-SS müssen mit einem Katalysator gemäß DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein.

### **1.9 Geräuschbestimmungen**

Die max. zulässigen Geräuschgrenzwerte betragen 132 dB(A) nach LWA-Verfahren und 100 dB(A) nach LP-Verfahren.

Dieser Geräuschwert wird nach der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode (obligatorisch für alle Rundstreckenveranstaltungen) ermittelt.

Die aktuellen DMSB-Geräuschvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

### **1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern**

Die aktuellen FIA/DMSB-Vorschriften für Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeugen und Startnummern sind einzuhalten (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil).

ACHTUNG: Abweichungen von den FIA/DMSB-Bestimmungen bedürfen einer Sondergenehmigung des DMSB.

Für die Wettbewerbsfahrzeuge werden keine besonderen Werbevorschriften festgelegt.  
Für die Fahrerausrüstung werden keine besonderen Werbevorschriften festgelegt.

### **1.11 Sicherheitsausrüstung**

Die Fahrzeuge müssen folgende Sicherheitsausrüstung aufweisen.

Die Artikelangaben beziehen sich, falls nicht anders angegeben auf den aktuellen Anhang J zum ISG.

Historische Fahrzeug gemäß Anhang K in den Klassen 1-7: Anhang K zum ISG  
Gruppe E2-SS in Klasse 7: Artikel 277

Achtung:

Bei Veranstaltungen im Ausland ist der Serienorganisator dafür verantwortlich eventuell abweichende bzw. zusätzliche Sicherheitsbestimmungen des jeweiligen ASN zu beachten und umzusetzen.

### **1.12 Kraftstoff und gegebenenfalls Einheits-Kraftstoff**

Es darf ausschließlich unverbleiter Kraftstoff gemäß Art. 252.9 Anhang J (ISG) verwendet werden, welcher der DIN EN 228 entspricht oder Diesel-Kraftstoff gemäß Art. 252.9 und DIN EN 590. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

Darüber hinaus gilt für Otto-Kraftstoff der Oktangrenzwert von max. 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Folgender Einheits-Kraftstoff muss verwendet werden:

N/A

#### **1.12.1 Kraftstoffkontrollen**

Kraftstoffproben können zu jeder Zeit der Veranstaltung durch die Technischen Kommissare entnommen werden. Es gelten die DMSB-Kraftstoffbestimmungen inklusive Kraftstoff-Restmengen (DMSB-Handbuch, blauer Teil).

#### **1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle**

N/A

### **1.13 Definitionen Technik**

Neben den Definitionen gemäß dieser Ausschreibung gelten die „Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu Technischen Reglements“ (DMSB-Handbuch, blauer Teil) sowie die Definitionen gemäß Art. 251 des Anhang J (ISG).

## **2. Besondere Technische Bestimmungen**

### **2.1 Allgemeines**

Zusätzlich zum Technischen Reglement gemäß Teil 2 dieser Ausschreibung gelten darüber hinaus nachfolgende Besondere Technische Bestimmungen.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

### **2.2 Motor**

Abweichend vom ONS Reglement, Ziffer 6.4, gültig vom 01.01.1970, sind die Nockenwellen in den Grenzen des Anhang K freigestellt. Das gilt entsprechend für alle weiteren Vorschriften ab 01.01.1970 Formel Vau Einvergaser betreffend.

Klasse 1-7:

Jeder Vergaser muss mit zwei Rückholfedern bestückt sein. Zusätzlich zu den Rückholfedern an den jeweiligen Vergasern kann – als Alternative zu einer zweiten Feder am Vergaser - auch das gesamte System (Zwei-Vergaser) mit einer zusätzlichen Rückholfeder ausgerüstet sein.

Klasse 4 und 5:

In diesen Klassen ist das zweite Übermaß bei Kolben und Laufbuchsen zulässig.

Klasse 5:

Ergänzend zu den in den historischen Reglements genehmigten MKB sind alle baugleichen Motorblöcke des Motors EA827 erlaubt, die einen Ölrücklaufkanal zwischen dem zweiten und dritten Zylinder auf der Verteilerseite haben (siehe Teil 3. Anlagen / Zeichnungen, Anhang 2), mit oder ohne Kennung 1.6 oder H. Alle erlaubten Motorblöcke des Motors EA827 müssen eine Bohrung von 79,5mm - 79,75mm aufweisen.

## **2.2.1 – 2.4**

N/A

## **2.5 Lenkung**

Abnehmbare Lenkräder sind gem. Art. 5.23.1 des Anhang K zulässig. In Abweichung dazu soll der Lenkkranz geschlossen sein.

## **2.6 Radaufhängung**

N/A

## **2.7 Reifen und Dimensionen**

Die Verwendung von 5-Loch-Felgen (4,5“ x 15“) an Vorder- und Hinterachse von Einvergaser Formel Vau ist zugelassen.

Einvergaser Formel Vau (Klasse 1 und 2):

- Dunlop Racing CR 82, 120/590x15 und 135/620x15 (posthistorisch)
- Hoosier Vintage T.D. 120/590x15 (44405) und 135/620x15 (44408)
- Dunlop Racing CR 65, 4.50L 15, 5.00L15 und 5.50L15
- Hoosier Vintage T.D. 5.00-15 (44400) und 5.50-15 (44410)
- Reifen mit diesen Dimensionen und historischen Profilen weiterer Hersteller

Zweivergaser Formel Vau (Klasse 3):

- Dunlop Racing CR 82, 120/590x15 und 135/620x15 (posthistorisch)
- Hoosier Vintage T.D. 120/590x15 (44405) und 135/620x15 (44408)
- Reifen mit diesen Dimensionen und historischen Profilen weiterer Hersteller
- Im Weiteren zugelassen sind alle Rennreifen, die auf den in den Reglements vorgeschriebenen Felgen und entsprechend der Herstellervorgaben montiert werden können.

Formel Super Vau (Klasse 4 und 5):

- Zugelassen sind alle Rennreifen, die auf den in den Reglements vorgeschriebenen Felgen und entsprechend der Herstellervorgaben montiert werden können.

Moderne Formel Vau (Klasse 6 und 7)

- Zugelassen sind alle Rennreifen, die auf den in den Reglements vorgeschriebenen Felgen und entsprechend der Herstellervorgaben montiert werden können.

## **2.8 Karosserie und Abmessungen**

### **a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)**

N/A

### **b) Fahrgastraum/Cockpit**

Das Cockpit (Instrumente, Schalter, Lenkrad) soll zeitgenössisch authentisch und der Periodenspezifikation entsprechend gehalten sein.

Ausnahme: LED-Anzeigen für Lambda-Sonde und als Öldruck-Warnanzeige ist zulässig.

### **c) Zusätzliches Zubehör**

N/A

## **2.9 Aerodynamische Hilfsmittel**

N/A

## **2.10 Elektrische Ausrüstung**

Zeitgenössische, kontaktlose, programmierbare Zündanlagen sind zugelassen.

Moderne kontaktlose, programmierbare Zündanlagen sind nicht zugelassen.

## **2.11 Kraftstoffkreislauf**

Die Europa-Bestimmung, Formel Vau Rennwagen 1973, Ziffer 8 „Kraftstoffbehälter aus Metall müssen mit einer unbrennbaren Schutzschicht beschichtet sein.“ entfällt. Dies gilt sinngemäß auch für andere gleichlautende Vorschriften ab 1973.

Elektrische Benzinpumpen und/oder „In-Tank-Pumpen“ sind für alle Formel Vau und Formel Super Vau Fahrzeuge erlaubt.

Für alle Formel Vau und Formel Super Vau Fahrzeuge mit elektrischen Benzinpumpen ist ein Abschaltrelais vorgeschrieben.

## **2.12 Schmierungssystem**

Für alle Formel Vau Fahrzeuge sind zusätzliche Ölkühler gem. der Reglementänderung von 1969 erlaubt: „Ölkühler und Ölfilter sind im Einbauort freigestellt, die Zu- und Ableitungen sind in der Länge auf jeweils 60 cm beschränkt. Ölpumpe Typ 1 1300 ccm, die Ölpumpe darf verändert werden, sodass Ölleitungen angeschlossen werden können.“

## **2.13 Datenübertragung**

Verboten

## **2.14 Sonstiges**

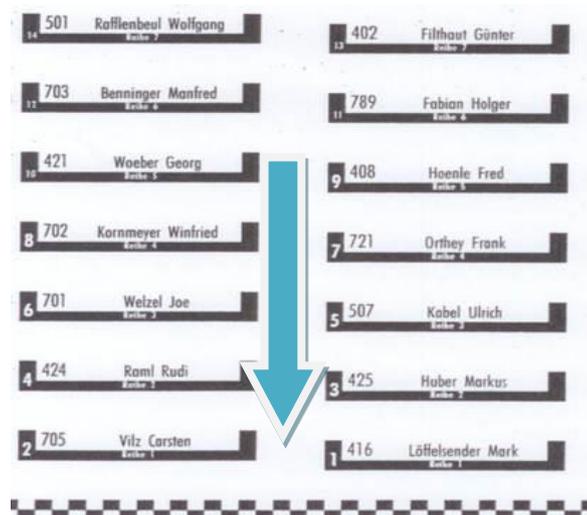
N/A

### Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

#### Anhang 1: Allgemeine Regeln und Abläufe in der Serie „DMV Formel Vau“

- Die Gleichmäßigkeitsläufe dienen *nicht der Erzielung von Bestzeiten*.
- Die *Vorstartaufstellung* findet zur von der Rennleitung festgelegten Zeit nach den gefahrenen Trainingszeiten statt. Werden mehrere Wertungsläufe an einem Wochenende gefahren, so wird *immer das Ergebnis des Zeittrainings* zu Grunde gelegt (*nicht das Gleichmäßigkeitsergebnis des 1. Wertungslaufs!*). Nur dadurch wird ein ernsthafter Gleichmäßigkeitswettkampf von schnelleren und langsameren Fahrzeugen ermöglicht und die Sicherheit auf der Strecke erhöht (keine Überholvorgänge von leistungsstärkeren Fahrzeugen).
- Auf Anordnung des Streckenpersonals werden die Motoren angelassen und das Feld begibt sich auf eine *Einführungsrunde* hinter einem Führungsfahrzeug.
- In der *Einführungsrunde gilt Überholverbot*. Es wird hinter einem Führungsfahrzeug gefahren. Die Einführungsrunde dient dem Aufwärmen von Reifen und Bremsen. Achtung: *Ziehharmonikaeffekte und Auffahrfahrt!*
- Die *Startpositionen werden während der Einführungsrunde beibehalten*. Fahrer, die das Tempo wg. Schäden o.ä. nicht halten können, geben Handzeichen und es darf vorbeigefahren werden, ebenso, wenn der Abstand zum Vordermann 50 Meter (10 Wagenlängen) übersteigt. Fahrer, die beim Vorstart stehen bleiben, oder in der Einführungsrunde Probleme mit ihrem Fahrzeug haben, kehren während der Einführungsrunde *nicht* auf ihren ursprünglichen Startplatz zurück, sondern bleiben auf der Position, wo sie sich eingegliedert haben. Ggf. nehmen sie den Lauf von ganz hinten auf.
- Beim Schild „GRID“ nehmen alle ihre Startposition in versetzter Position nebeneinander ein.

Beispiel:



- Ein Reifenaufwärmen (Schlangenlinien fahren) ist ab dem Grid-Schild verboten
- Die Läufe starten mit dem Überfahren der Start und Ziel-Linie *in der eingenommenen Formation hintereinander*.
- Nach dem Überfahren der Startlinie werden die Positionen *bis nach der 1. Kurve/Schikane beibehalten*. *Bis einschließlich der ersten Kurve/Schikane besteht Überholverbot (gelbe Flaggen)*. Fahrer, die das Tempo wegen Schäden o.ä. nicht halten können, geben Handzeichen und es darf vorbeigefahren werden. Erst nach der ersten Kurve/Schikane ist ein Überholen zulässig. Der Beginn des erlaubten Überholens wird durch grüne Flaggen angezeigt. *Streckenspezifische Einzelheiten werden bei der Fahrerbesprechung bekanntgegeben*.
- Anschließend finden die Läufe unter strengster Beachtung der Flaggensignale (s.u.) der Streckenposten statt. *Nichtbeachtung wird durch die Rennleitung und die Sportkommissare geahndet*.

- Das langsamere Fahrzeug hält bei Überholvorgängen durch schnelle Fahrzeuge immer die Linie!
- Der Vorbeifahrende ist für den Überholvorgang verantwortlich und gestaltet ihn so, dass der überholte Fahrer nicht behindert oder gar gefährdet wird.
- Der Überholvorgang findet im Einvernehmen der beteiligten Fahrer statt.
- Jegliches Pressen, Sperren oder Behindern ist strengstens untersagt und wird geahndet.

- Die Läufe werden durch Abwinken der Rennleitung beendet. Anschließend ist die Geschwindigkeit deutlich zu reduzieren und die Rennstrecke auf Anweisung der Streckenposten über die zugewiesene Ausfahrt zu verlassen.
- Alle Teilnehmer verpflichten sich zur Einhaltung aller Bestimmungen der Serie und gewährleisten auf der Strecke und im Fahrerlager durch ihr sportlich-faires, diszipliniertes und sympathisches Auftreten, dass das Ansehen der Historischen Formel Vau Europa gefördert wird.

## Flaggenkunde

Alle Fahrer sind verpflichtet, die nachfolgenden Flaggensignale zu kennen und zu beachten. Es gilt das ISG, Anhang H.

<p style="text-align: center;">?</p> <p><b>Nationalflagge</b></p>	<p>Diese Flagge kann verwendet werden, um das Rennen zu starten.</p>
 <p><b>Rote Flagge</b></p>	<p>Diese Flagge wird an der Startlinie geschwenkt gezeigt, wenn die Unterbrechung eines Trainings / einer Qualifikation / eines Warm-up oder des Rennens beschlossen wurde. Gleichzeitig schwenkt jeder Sportwart der Streckensicherung entlang der Rennstrecke ebenfalls die rote Flagge. Die rote Flagge kann vom Rennleiter / Renndirektor oder seinem Stellvertreter auch zur Sperrung der Strecke benutzt werden (siehe Anhang H: Artikel 2.1.4).</p> <p>Wenn das Zeichen zur Unterbrechung gegeben wird:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Während eines Trainings / einer Qualifikation / eines Warm-up: Alle Fahrzeuge müssen sofort ihre Geschwindigkeit verringern und langsam zu den Boxen zurückfahren;</li> <li>2) Während eines Rennens: Alle Fahrzeug müssen sofort ihre Geschwindigkeit verringern und langsam zur Red-Flag-Line fahren;</li> <li>3) Überholen ist verboten und die Fahrer sollten beachten, dass sich Renn- und Servicefahrzeuge auf der Strecke befinden können, dass die Strecke aufgrund eines Unfalls vollständig blockiert sein kann und die Strecke aufgrund der Witterungsbedingungen im Renntempo nicht mehr befahrbar ist</li> </ol> <p>...</p> <p>Die Fahrer müssen jederzeit zum Anhalten bereit sein.</p>
 <p><b>Schwarz-weiß karierte Flagge</b></p>	<p>Diese Flagge wird geschwenkt und zeigt das Ende eines Trainings / einer Qualifikation / eines Warm-up oder des Rennens an.</p>
	<p>Mit dieser Flagge wird dem betreffenden Fahrer angezeigt, dass er in seiner nächsten Runde seine Box anfahren oder zu einem in der Veranstaltungsausschreibung oder in den Meisterschaftsbestimmungen aufgeführten Platz fahren muss.</p>

<p><b>Schwarze Flagge (immer in Verbindung mit einer Startnummer)</b></p>	<p>Sollte ein Fahrer dieser Anweisung aus irgendeinem Grund nicht folgen wird diese Flagge höchstens über zwei aufeinander folgende Runden gezeigt. Die Entscheidung über die Verwendung dieser Flagge liegt ausschließlich bei den Sportkommissaren. Das betreffende Team wird sofort über diese Entscheidung informiert.</p>
 <p><b>Schwarze Flagge mit orangefarbenem Punkt von 40 cm Durchmesser (immer in Verbindung mit einer Startnummer)</b></p>	<p>Diese Flagge wird in Verbindung mit der Startnummer verwendet, um dem betreffenden Fahrer anzuzeigen, dass sein Fahrzeug ein technisches Problem hat, das ihn oder andere gefährden kann, und dass er in seiner nächsten Runde seine Box anfahren muss. Wenn die mechanischen Probleme zur Zufriedenheit des Obmanns der Technischen Kommissare behoben ist, kann das Fahrzeug das Rennen fortsetzen.</p>
 <p><b>Schwarz-weiß, diagonal unterteilte Flagge (immer in Verbindung mit einer Startnummer)</b></p>	<p>Diese Flagge wird nur einmal gezeigt und bedeutet eine Warnung an den betreffenden Fahrer, dass er wegen eines unsportlichen Verhaltens gemeldet wurde.</p>
	<p>Die drei letztgenannten Flaggen werden stillgehalten und dem betreffenden Fahrer gezeigt, zusammen mit einem schwarzen Schild mit der weißen Startnummer. Normalerweise liegt die Entscheidung, die beiden letztgenannten Flaggen zu zeigen, beim Rennleiter. Sie kann jedoch auch von den Sportkommissaren getroffen werden, wenn dies in der Veranstaltungsausschreibung oder den Meisterschaftsbestimmungen so aufgeführt ist. Das betreffende Team wird sofort über die Entscheidung informiert. Diese Flaggen können auch an anderen Stellen als der Start-/Ziellinie gezeigt werden, wenn der Rennleiter dies für erforderlich hält.</p>
 <p><b>Gelbe Flagge</b></p>	<p>Diese Flagge ist das Zeichen für eine Gefahr, auf die der Fahrer auf zwei Arten mit folgender Bedeutung hingewiesen werden soll:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Einfach geschwenkt: Geschwindigkeit verringern, nicht überholen und bereit sein für Ausweichmanöver (Richtungswechsel). Es besteht eine Gefahrensituation neben oder teilweise auf der Strecke.</li> <li>➤ Doppelt geschwenkt: Geschwindigkeit verringern, nicht überholen und bereit sein die Richtung zu wechseln oder anzuhalten. Es besteht eine Gefahrensituation, durch die die Strecke vollständig oder teilweise blockiert ist.</li> </ul> <p>Gelbe Flaggen werden normalerweise nur bei dem Streckenposten gezeigt, der sich direkt vor der Gefahrenstelle befindet. In einigen Fällen kann der Rennleiter jedoch anordnen, dass sie an mehr als einem, dem Zwischenfall vorangehenden Posten gezeigt werden. Zwischen der ersten gelben Flagge und der grünen Flagge, die nach dem Zwischenfall gezeigt wird, besteht Überholverbot.</p>
	<p>Diese Flagge wird stillgehalten gezeigt und informiert den Fahrer, dass sich die Haftungseigenschaften durch Öl oder Wasser auf der Strecke plötzlich verschlechtert haben. Diese Flagge wird mindestens 4 Runden lang gezeigt, es sei denn, die Fahrbahnoberfläche normalisiert sich bereits vorher. Es ist jedoch nicht notwendig, dass am Ende dieses</p>

<b>Gelbe Flagge mit roten Streifen</b>	Abschnittes, für den die Flagge gezeigt wird, die grüne Flagge gezeigt wird.
 <b>Hellblaue Flagge</b>	Diese Flagge wird geschwenkt werden und zeigt einem Fahrer an, dass er überholt wird. Sie hat während des Trainings und des Rennens unterschiedliche Bedeutungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zu jeder Zeit: Eine stillgehaltene Flagge wird einem Fahrer gezeigt, wenn er die Boxen verlässt und sich andere Fahrzeuge auf der Strecke nähern.</li> <li>➤ während des Trainings: Dem Fahrer wird angezeigt, dass er ein schnelleres Fahrzeug, das zum Überholen ansetzt, vorbeilassen soll.</li> <li>➤ während des Rennens: Die Flagge wird normalerweise nur dem Fahrzeug gezeigt, das zur Überrundung ansteht. Der betreffende Fahrer muss beim Zeigen der Flagge dem hinterherfahenden Fahrzeug bei allernächster Gelegenheit das Überholen ermöglichen.</li> </ul>
<b>Weißer Flagge</b>	Diese Flagge wird geschwenkt. Hierdurch wird dem Fahrer angezeigt, dass sich auf dem entsprechend angezeigten Streckenabschnitt ein wesentlich langsames fahrendes Fahrzeug befindet.
 <b>Grüne Flagge</b>	Durch diese Flagge wird angezeigt, dass die Strecke wieder frei ist. Die Flagge wird an dem Streckenposten unmittelbar nach dem Zwischenfall, für den eine oder mehrere gelbe Flaggen gezeigt wurden, geschwenkt gezeigt. Die Flagge kann auch verwendet werden, um den Start zu einer Einführungsrunde oder zu einem Training / zur Qualifikation / zum Warm-up, wenn der Rennleiter / Renndirektor dies für erforderlich hält.
 <b>“Code 60” – Flagge (pinkfarbene Flagge)</b>	Diese Flagge wird bei einer Gefahrensituation auf der Strecke stillgehalten gezeigt, bei welcher ansonsten der Einsatz eines Safety Cars erforderlich gewesen wäre. Insofern ersetzt die “Code 60 – Flagge” das Safety Car. Die Verwendung dieser Flagge erfolgt ausschließlich auf Anweisung des Rennleiters / Renndirektors eingesetzt.

Anhang 2: Ölrücklaufkanal am Motor EA827

