Stunde der

FORMEL VAU

Ein Clubsport-Gleichmäßigkeitslauf der Historische Formel Vau Europa e.V.

im Rahmen des DMV Automobil Preis von Hockenheim
am 04. – 06.10.2018 auf dem Hockenheimring Baden-Württemberg
Stand: 26.04.2018

Vorgelegt von:

Dr. Frank Michael Orthey und Wolfgang Götz

im Auftrag der Historischen Formel Vau Europa e.V. (HFVE)
Am Eisenberg 9
83679 Sachsenkam

GENEHMIGT: 06.08.2018
DMV-Nr.: S/15/18

Inhalt

I.	Konzept und Grundsätzliches	S. 4
II.	Technisches Reglement	S. 12
II.1.	Originale zeitgenössische Reglements und Dokumente	S. 12
II.2.	Abweichungen und Ausnahmen	S. 14
III.3.	Fahrzeug-Mindestgewichte	S. 16
III.	Ausschreibung	S. 17
IV.	Sportliches Reglement	S. 21
Anhang		S. 23

Flaggenkunde

Erststartermerkblatt

I. Konzept und Grundsätzliches

I.1. Präambel

Die Präsentationen der Fahrzeuge der Historischen Formel Vau Europa („HFVE“) im Rahmen der vom DMV genehmigten Veranstaltung „Stunde der Formel Vau“ (Formel Vau-Gleichmäßigkeitsprüfungen) sind ausgerichtet am *satzungsmäßigen Vereinszweck*:

> **§ 2 Zweck des Vereins**
> Zweck des Vereins ist die Pflege der Historie der Formel Vau/Super Vau und die Darstellung des Nachwuchsrennsports mit Formel Vau und Super Vau Fahrzeugen. Der Verein erhält und pflegt damit motorsport- und automobilhistorisch bedeutsames technisches Kulturgut. Er fördert zudem den historischen Motorsport. Der Satzungszweck wird insbesondere verwirklicht
> - durch die Teilnahme an Demonstrations- und Trainingsläufen sowie Wettbewerben nach den Reglements der damaligen ONS und des aktuellen Anhang K des Internationalen Sportgesetzes im Rahmen historischer Motorsportveranstaltungen,
> - sowie durch die Organisation öffentlichkeitswirksamer historischer Motorsport- und Ausstellungsveranstaltungen.
>
> Dies bezieht sich auf Fahrzeuge der Formel Vau bis zum 31.12.1976 und auf Fahrzeuge der Formel Super Vau bis zum 31.12.1982, deren Historie und technische Entwicklung sowie gemäß jeweiligem Beschluss des Vorstands auf Formel Vau-Fahrzeuge späterer Baujahre.

Historischer Formel Vau Sport ist grundsätzlich *Gleichmäßigkeitssport*. Das anspruchsvolle Gleichmäßigkeitsformat der „Stunde der Formel Vau“ ermöglicht einerseits eine angemessene authentische Präsentation der Rennfahrzeuge im Stil der aktuellen Zeiten der Formel Vau und Super Vau und andererseits einen motorsportlichen Wettkampf der Aktiven.

Der *Ablauf* auf den Rennstrecken entspricht den *historischen Vorbildformaten und den aktuellen Bestimmungen der Sportgesetze sowie dieser Ausschreibung mit technischem und sportlichem Reglement*. Darüber hinaus gelten die Anweisungen des Rennleiters.

I.2. Grundsätzliches

Die Historische Formel Vau Europa e.V. (HFVE), vertreten durch den beauftragten Projektleiter, nachfolgend „Serienausschreiber" genannt, schreibt die Veranstaltung „Stunde der Formel Vau" aus.

Ansprechpartner: Dr. Frank Michael Orthey
Projektleiter „Stunde der Formel Vau"
Am Eisenberg 9
D-83679 Sachsenkam

Tel: 0049(0)8021/5075730
Mobil: 0049(0)172/8231112
Fax-Nr.: 0049(0)8021/5075731
Homepage: www.formel-vau.eu
E-Mail: presse@formel-vau.eu

Zusammensetzung des Organisationskomitees
Projekt „Stunde der Formel Vau":

- Dr. Frank Michael Orthey (Projektleiter)
- Wolfgang Götz

Vorstand der HFVE:

- Benjamin Havermans, Vorsitzender des Vorstands der HFVE
- Wolfgang Rafflenbeul (Verwaltungsvorstand HFVE; Nennbüro; 2. Serienkoordinator der DMV Formel Vau, DMSB-Rennsekretär)
- Robert Waschak (Technikvorstand HFVE)
- Thomas Ernst (Geschäftsführer HFVE)
- Thomas Cramer (Vorstand für Marketing & PR)
- Stephan Gremler (Kurator HFVE)

Offizielle bei der Veranstaltung

- Fahrtleiter: Dr. Frank Michael Orthey
- Schiedsgericht: Wolfgang Rafflenbeul, Dr. Tom Eder, Sascha Hofbeck, Wolfgang Götz sowie ein vom Veranstalter benannter Sportkommissar
- Obmann Sicherheit: Dr. Tom Eder
- Obmann Technik: Robert Waschak
- Technischer Kommissar: Knut Wartenberg, DMSB (SPA 1058000300)
- Rennsekretäre: Sarah Havermans, Maria Nachbar, Philipp Orthey, Astrid Orthey, Wolfgang Rafflenbeul

- Die „Stunde der Formel Vau“ wird
- gem. dem technischem Reglement (II.), das grundsätzlich und mit wenigen, hier benannten Ausnahmen (II.2.) den Reglements der damaligen ONS/OSK bzw. FVE (Formel V Europa) und den Reglements des Rennsportclubs 77/Formel V Deutschland (Gastklassen) für die Formel Vau und Super Vau entspricht (II.1.)
- gem. der Ausschreibung (III.) und dem Sportlichen Reglement (IV.)
- unter Federführung der HFVE durchgeführt.
- *Verantwortliche*: Sportliche Veranstaltungskoordinatoren sind die benannten und beauftragten Vereinsmitglieder, die auch in der DMV-Formel-Vau als Serienkoordinatoren fungieren. Als „Sachrichter Ergebnisse“ unterstützt der Referent für die Clubmeisterschaft in Abstimmung mit den Serienkoordinatoren die Rennleitung vor Ort. Projektseitig unterstützt Wolfgang Götz.
- *Schiedsgericht*: Die genannten Personen bilden zudem gemeinsam mit einem vom Veranstalter benannten Sportkommissar das *Schiedsgericht*.
- Als Technischer Kommissar der „Stunde der Formel Vau“ fungiert der technische Kommissar der DMV-Formel Vau oder eine benannter Vertreter.
- Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang der Veranstaltung entstehen gem. der dort unterzeichneten Erklärung zum Haftungsausschluss.
- Bei der „Stunde der Formel Vau“ handelt es sich um eine nationale Clubsport-Veranstaltung.

Grundsätzlich gilt für die *Durchführung der Wettbewerbe*:

- Die Gleichmäßigkeitsläufe der „Stunde der Formel Vau“ dienen *nicht der Erzielung von Bestzeiten*.
- Die Fahrzeuge müssen bei der technischen Kontrolle den *einschlägigen Sicherheitsbestimmungen des Sportgesetzes genügen*: Gurte, Feuerlöschanlage, Überrollbügel, Rückleuchten gem. der aktuellen Bestimmungen (siehe ISG Anhang J).
- *Sicherheitsbekleidung*: Das Tragen von Overalls gemäß FIA-Norm 8856-2000

sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Bestimmungen ist vorgeschrieben. Des Weiteren muss ein Helm gemäß DMSB-Basisausschreibung für Clubsport-Gleichmäßigkeitsprüfungen 2017 (Art. 10) getragen werden. Darüber hinaus wird die Verwendung des Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS) empfohlen, ist aber keine Pflicht.

- Die *Teilnahme an den Fahrerbesprechungen* des Veranstalters bzw. die Kenntnis der schriftlichen Fahrerbesprechung des Veranstalters ist Pflicht.
- *Lizenzen:* Fahrer/Bewerber müssen *eine gültige Lizenz besitzen:* Internationale Lizenz für Historische Fahrzeuge, Internationale Lizenz Stufe C, Internationale Lizenz Stufe D bzw. vergleichbare Lizenzen anderer ASN mit Auslandsstartgenehmigung bzw. im DMSB-Bereich eine Nationale Lizenz Stufe C. Nicht lizensierte ausländische Starter beantragen eine „Tagesstartzulassung" (DSZ). Nationale C-Lizenz und DSZ müssen vorab über www.mein.dmsb.de beantragt oder per DMSB-App oder über die DMSB Homepage erworben werden.
- Die Rennfahrzeuge benötigen keinen *Wagenpass.* Sie werden einer eingehenden technischen Kontrolle unterzogen.
- Die „Stunde der Formel Vau" ist ausschließlich für reine Rennfahrzeuge ausgeschrieben. Straßenzugelassene Fahrzeuge können nicht teilnehmen.

I.3. Weitere Bestimmungen für die Durchführung der „Stunde der Formel Vau"

I.3.1. Alle startenden Fahrerinnen und Fahrer werden für „Stunde der Formel Vau" gewertet. Die Startnummern werden von der HFVE vergeben. Die Wertung erfolgt ebenfalls durch die HFVE nach dem Sportlichen Reglement, wie es in diesem Dokument festgelegt ist.

I.3.2. *Nennungen* sind fristgerecht im Online-Nennverfahren an die HFVE e.V.. abzugeben. Die HFVE stellt dem Veranstalter eine Sammelnennung zur

Verfügung. Die Nennung wird erst mit der Entrichtung des im Nennformular festgelegten vollständigen Nenngeldes wirksam. Dann ergeht eine Nennbestätigung. Nenngeld ist „Reuegeld" und wird nicht zurückerstattet. Die HFVE e.V. behält sich vor, Nennungen unter Angabe der Gründe zurückzuweisen. Nennungen sind an das Nennbüro der HFVE zu richten:

Nennbüro der
Historischen Formel Vau Europa e.V.
Wolfgang Rafflenbeul
Gröblingen 51
D - 48336 Sassenberg
Mail: verwaltung@formel-vau.eu

Das Nenngeld beträgt 300,- Euro. Zweite Fahrer zahlen zusätzlich 50,- Euro. Wenn der zweite Fahrer jünger als 25 Jahre ist, wird kein zusätzliches Nenngeld fällig. Fahrer, die für die Teamwertung nennen, zahlen zusätzlich 20,- Euro pro Team vor Ort bei der Veranstaltung.

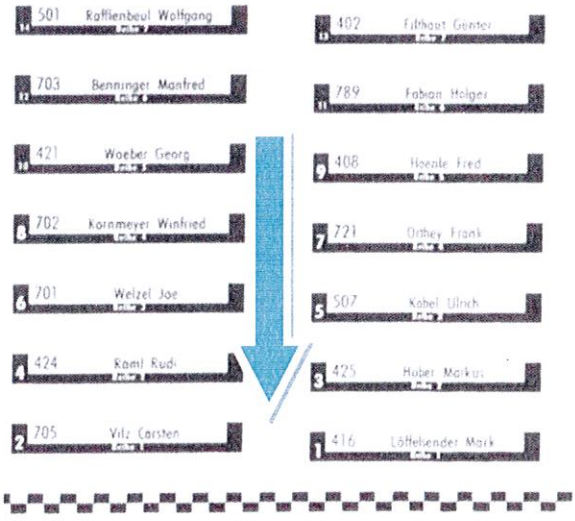
I.3.3. Es wird grundsätzlich folgender *Ablauf für die Läufe* festgelegt (Änderungen vor Ort bzw. durch die Rennleitung und den Veranstalter vorbehalten):

- Es ist ein *Test (ohne Zeitnahme)* von mindestens 20 Minuten und ein Zeittraining von mindestens 20 Minuten vorgesehen. Jeder Fahrer hat mindestens eine gezeitete Trainingsrunde im Zeittraining zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, kann die Zulassung zum Wertungslauf verweigert werden. Liegt mit dem eingesetzten T-Car keine gezeitete Runde vor, muss von der letzten Startposition gestartet werden.
- Die *Vorstartaufstellung des Wertungslaufes* findet zur von der Rennleitung festgelegten Zeit nach den gefahrenen Trainingszeiten des Zeittrainings statt. Nur dadurch wird ein ernsthafter Gleichmäßigkeitswettkampf von schnelleren und langsameren Fahrzeugen ermöglicht und die Sicherheit auf der Strecke erhöht (keine Überholvorgänge von leistungsstärkeren Fahrzeugen).
- Die Fahrzeuge rollen dann hinter dem Führungsfahrzeug *auf die Start- und Zielgerade* und nehmen ihre Startpositionen ein. Die Motoren werden

abgestellt.

- Auf Anordnung des Rennleiters wird die Start- und Zielgerade für einen *15-minütigen GRID-Walk* für alle Interessierten und Zuschauer geöffnet. Beim Zeigen des 5 Minuten-Schildes verlassen die Zuschauer die Start- und Zielgerade.
- Auf Anordnung des Streckenpersonals werden die Motoren angelassen und das Feld begibt sich auf eine *Einführungsrunde* hinter einem Führungsfahrzeug.
- In der *Einführungsrunde gilt Überholverbot*. 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. Bei der gezeigten GRID-Tafel nehmen die Fahrzeuge ihre Startposition ein.

  Beispiel:



- Die Läufe starten mit dem Überfahren der Start und Ziel-Linie in der *eingenommenen Formation einzeln 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* der Streckenposten statt. Nichtbeachtung wird durch die Rennleitung und die Sportkommissare geahndet.
- *Die Referenzrunde/der Referenzsektor für die Gleichmäßigkeitswertung ist* gem. des sportlichen Reglements (IV.) definiert.
- Die Fahrer haben einen *Pflichtboxenstopp* gem. des Sportlichen Reglements (IV.) einzulegen.
- *Verbindliche Fahrtregeln:*
  - *Das langsamere Fahrzeug hält bei Überholvorgängen durch schneller 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 Fahrzeuge, die an den Läufen teilgenommen haben, werden anschließend für 30 Minuten im vom Veranstalter gekennzeichneten *Parc Ferme* abgestellt. *Während dieser Zeit ist jegliche Veränderung und Arbeit an den Fahrzeugen verboten*. Falls vom Veranstalter kein Parc Ferme vorgesehen ist, gilt das Fahrerlager der HFVE als solcher.
- Die Anbringung und Verwendung von Helmkameras ist im Automobil- und Motorradsport grundsätzlich nicht zulässig.

I.3.4. Alle Teilnehmer verpflichten sich zur Einhaltung aller Bestimmungen der „Stunde der Formel Vau“ 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. Im Fahrerlager wird eine statische Präsentation der Historischen Formel Vau Europa e.V. durch alle Teams unterstützt. Die Fahrzeuge sind teamweise so nebeneinander zu platzieren, dass die Zuschauer einen guten Einblick in die Technik der Rennwagen erhalten.
Einheitliche Informationstafeln zu den jeweiligen Fahrzeugen sind zu erstellen und aufzustellen (Muster von der HFVE erhältlich).

I.4. Besondere Bestimmungen/Regelungen für Erst- und Gaststarter

1. Erst- und Gaststarter bei der „Stunde der 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“ (Anlagen).
4. Es erfolgt vor dem ersten Test bzw. 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
   - Fahrtregeln der Serie „Formel Vau“
   - Verhalten auf der Strecke
5. Nach jedem Test- bzw. 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. Die Fahrzeuge der Erst- und Gaststarter sind mit einem Anfängerkreuz am Heck des Fahrzeuges zu kennzeichnen.
8. Eine Teilnahme an einem Formel-Fahrerlehrgang bzw. eine Testfahrt/Teilnahme an einem Testtag wird ausdrücklich empfohlen.

II. Technisches Reglement

Die Historische Formel Vau Europa führt die technische Tradition der Formel Vau Europa als ehemals weltgrößte Nachwuchs-Formel-Serie fort. Die Fahrzeuge werden in einem *zeitgenössisch authentischem äußeren und technischem Zustand* präsentiert.

II.1. Originale zeitgenössische Reglements und Dokumente

Es gelten die unter 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 (Gastklassen).

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

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
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 - Manual for technical inspection -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
1973 - Manual for technical inspection -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 Veranstaltung.

II.2. Besondere Technische Bestimmungen

Über die Reglements hinaus gelten nachfolgende besondere Technische Bestimmungen.
Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.
Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Motor:

- Jeder Vergaser soll 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.
- Kolben und Laufbuchsen: In den Klassen 4 und 5 ist das zweite Übermaß zulässig. In Klasse 5 sind alle Motorblöcke EA827 mit einer mittigen Ölbohrung zugelassen.

Lenkung

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

Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen

- ❖ 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)
- ❖ Zweivergaser Formel Vau (Klasse 3 und 6):
  - Dunlop Racing CR 82, 120/590x15 und 135/620x15 (posthistorisch)
  - Hoosier Vintage T.D. 120/590x15 (44405) und 135/620x15 (44408)
  - sowie 15 Zoll Slicks bzw. Regenreifen, die gem. der Herstellervorgaben auf den im Reglement vorgeschriebenen Felgen montiert werden können.
- ❖ Formel Super Vau (Klasse 4 und 5):
  - Alle Slicks, die auf den in den Reglements vorgeschriebenen Felgen und entsprechend der Herstellervorgaben montiert werden können sowie Regenreifen vergleichbarer Dimensionen.
- ❖ Moderne Formel Vau (Gastklassen 6 und 7)
  - Alle Reifen, die den Reglements entsprechen und entsprechend der Herstellervorgaben auf den im Reglement vorgeschriebenen Felgen

Fahrgastraum/Cockpit

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

Elektrische Ausrüstung

- ❖ Moderne kontaktlose, programmierbare Zündanlagen sind nicht zugelassen.

Kraftstoffkreislauf

- ❖ Der Satz aus den Europa-Bestimmungen 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 „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.

Schmierungssystem

- Für alle Formel Vau und Formel Super 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."

Datenübertragung/elektronische Hilfsmittel zur Zeitmessung

- Verboten

Ausnahmen

Ausnahmen im Einzelfall können nur durch den technischen Kommissar in Abstimmung mit einem der Serienkoordinatoren und einem der Projektverantwortlichen für die „Stunde der Formel Vau" zugelassen werden. Diese werden bei der Fahrerbesprechung veröffentlicht.

II.3. Fahrzeug-Mindestgewichte

- Klasse 1: 375 Kg (1964 – 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 (1978 – 1989)
- Klasse 7: 390 Kg (1978 – 2010)

III. Ausschreibung

Die *Stunde der Formel Vau* der Historischen Formel Vau Europa wird für Historische Formel Vau und Super Vau-Fahrzeuge, die mindestens 20 Jahre alt sind gem. Ziff III.2. in 7 Klassen ausgeschrieben. Im Ausnahmefall können Formel Vau Fahrzeuge zugelassen werden, die jünger als 20 Jahre sind (Entscheidung der sportlichen Veranstaltungskoordinatoren in Verbindung mit dem Referenten Clubmeisterschaft und dem Vertreter des Projektes).

III.1. Teilnehmer, Teilnehmerinnen, Teilnahmevoraussetzungen

- Eingezahltes Nenngeld
- Formel Vau/Super Vau Fahrzeug gem. Ziffer III.2.
- Die Erfüllung der Voraussetzungen der jeweiligen Veranstalter (z.B. Geräuschvorschriften etc.)
- Ausgefüllte Nennung und Verzichtserklärung
- Akzeptanz der sich aus Sponsorenverpflichtungen der Historischen Formel Vau Europa e.V. ergebenden Auflagen (z.B. Aufkleber, Sticker). Diese werden den Teilnehmern rechtzeitig bekanntgegeben
- Lizenz gemäß den Vorschriften der Sportbehörden und dieses Konzeptes (siehe I.2. „Grundsätzliches")

Wird ein Fahrzeug durch die Rennleitung zum Start nicht zugelassen, so ist das verbindlich.

III.2. Klassen/Fahrzeuge

Folgende Klassen sind für die „Stunde der Formel Vau" ausgeschrieben:

Gruppe Formel Vau (Klasse 1 – 3)

Klasse	Periode	Bezeichnung
1	F, GR (1964-1966)	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)

Klasse	Periode	Bezeichnung
4	HR (1971-1977)	Formel Super Vau 1600 (Luftgekühlte Super Vau)
5	IR (1978-1982)	Formel Super Vau 1600 (Wassergekühlte Super Vau)
Gastklassen		
Klasse	Periode	Bezeichnung
6	IR, JR (1977-1990)	Formel Vau 1300 (Luftgekühlte Formel Vau)
7	IR, JR (1977-1990)	Formel Vau 1300 (Moderne Formel Vau)

Gruppe E2-SS

Gruppe Formel Super Vau		
Klasse 7	from 1980 F Vau 1300cc	(Modern FV)

Fahrzeuge der Klassen 6 und 7 (Periodenspezifikation gem. ONS-genehmigtem Reglement „Rennsportclub 77") haben den Status „Gast-Klasse" um die gesamte Geschichte der Formel Vau 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 „Stunde der 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 technische Kommission der HFVE (zwei Vertreter) gemeinsam mit den Serienkoordinatoren und dem Referenten Clubmeisterschaft.

Es sind grundsätzlich 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.

Fahrzeuge, die deutlich jenseits des historischen FVE-Reglements modifiziert wurden (z.B. mit Flügeln, anderen Vergaser, Bremsen, Felgen ...) unterliegen einer Einzelfallprüfung durch die HFVE Serienkommission. Ist auf Grund solcher Modifikationen keine sinnvolle

Eingruppierung für die Wertung der „Stunde der Formel Vau" möglich, so können diese in einer Sammelklasse starten, werden aber für die „Stunde der Formel Vau" nicht gewertet.
Der Einsatz von T-Cars ist in Absprache mit den Projektbeauftragten/Serienkoordinatoren zulässig. Diese müssen die Voraussetzungen dieses Reglements erfüllen.

III.3. Wertung

Die Wertung bei der „Stunde der Formel Vau" erfolgt klassenbezogen und klassenübergreifend (Gesamtwertung).
Bei der Rennleitung nicht angemeldete Fahrerwechsel oder Fahrzeugwechsel werden den Sportkommissaren gemeldet und führen zur Nichtwertung der betroffenen Fahrer und Fahrzeuge bei allen Läufen des betroffenen Wochenendes.
Wird ein Fahrer wegen unsportlicher Fahrweise von der Rennleitung verwarnt 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 aus der Wertung der „Stunde der Formel Vau" genommen werden.
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 einem Ausschluss von der Wertung von der Veranstaltung. Der Wertungsausschluss wird durch die Sportkommissare ausgesprochen. Bei Abreise während der laufenden Veranstaltung ist eine offizielle Abmeldung bei den Serienkoordinatoren und dem Rennleiter zwingend notwendig.

III.4. Wertungslauf

Gewertet wird der auf eine Stunde angelegte Gleichmäßigkeitswertungslauf einschließlich eines Boxenstopps gem. IV.

III.4.1. Alternativregelung: Wertungslauf in Startgruppen

Wird das Starterfeld geteilt, dient dies der Erhöhung der Sicherheit der Aktiven und des Ziels, im Rahmen der Vorgaben der Streckenprotokolle möglichst vielen Startern eine Teilnahme zu ermöglichen.

In diesem Falle starten die Fahrzeuge der Klassen 1 – 3 in der „Startgruppe Formel Vau“ und die Fahrzeuge der Klassen 4 – 7 in der „Startgruppe Formel Super Vau“.

III.5. Wertungsmodus, Trophäen und Punkteschlüssel

- Die Stunde der Formel Vau wird als anspruchsvolles Gleichmäßigkeitsrennen gem. IV. Sportliches Reglement ausgefahren.
- Der Gesamtsieger der „Stunde der Formel Vau 2018“ erhält einen Gutschein für einen Reifensatz der Firma Hoosier für einen Satz Formel Vau oder Super Vau-Reifen.
- Die in der Gesamtwertung auf Platz 1 – 5 Klassierten erhalten Trophäen.
- Die Klassensieger erhalten ebenfalls Trophäen.
- Es wird zusätzlich eine Teamwertung ausgeschrieben. Für diese können jeweils zwei Fahrer mit jeweils einem Fahrzeug nennen. Sie haben einen Teamnamen zu wählen. Die ersten drei Teams erhalten wertige Sachpreise der Sponsoren.
- Fahrerwechsel im Wertungslauf sind im Ausnahmefall dann möglich, wenn der 2. Fahrer bisher nicht an der Serie DMV-Formel-Vau teilgenommen hat und beide Fahrer in der Nennung angegeben wurden. In diesem Falle erfolgt die Gleichmäßigkeitswertung für das Fahrzeug. Nach dem Fahrerwechsel überprüft der TK oder ein Beauftragter vor dem Losfahren des 2. Fahrers die sicherheitsrelevanten Aspekte (Bekleidung, Helme, Gurte).

III.6. Änderungen

Alle Teile und Bestimmungen können durch die Projektbeauftragten in Abstimmung mit dem Vorstand der HFVE geändert werden, ohne dass das Gesamtpaket seine Gültigkeit verliert. Ggf. nötige Veränderungen bedürfen der Zustimmung des DMV und werden in einem Bulletin veröffentlicht.

IV. Sportliches Reglement
Gleichmäßigkeits-Wertungsmodus der Stunde der Formel Vau

IV.1. Gleichmäßigkeits-Wertung

Grundsätzlich werden alle Fahrer gewertet, die die Einführungsrunde und alle gezeiteten weiteren Runden (ausgenommen ihres eigenen Boxenstopps) absolviert haben und den Lauf durch Überfahren der Ziellinie auf der Rennstrecke (nicht Boxengasse!) bzw. durch Abwinken/Abbruch beendet haben. Die Fahrer müssen zudem zwingend den Pflichtboxenstopp zwischen der 10. und 50. Minute des Gleichmäßigkeitslaufes absolviert haben.
Stoppuhren, mechanische oder elektronische Hilfen zur Zeitnahme im Fahrzeug sind verboten und führen zum Wertungsausschluss. Stoppuhren für den Pflichtboxenstopp bei der Boxencrew sind erlaubt.
Entscheidend ist die Auswertung der Zeitnahme.

IV.1.1. Referenzrunde

Als Referenzrunde wird die schnellste vom jeweiligen Fahrer gefahrene Runde herangezogen.
Die Runden hinter dem Führungsfahrzeug, sowie die erste Runde nach Freigabe des Laufes zählen nicht zur Wertung.

IV.1.2. Runden – Wertung

- Gewertet werden die acht Runden, die der schnellsten Runde am nächsten sind.
- Bei Abbruch des Wertungslaufs werden mindestens fünf gezeitete Runden für eine Wertung benötigt.

IV.1.3. Pflichtboxenstopp

- Es ist ein Pflichtboxenstopp für jedes teilnehmende Fahrzeug zwischen der 10. und 50. Minute des Gleichmäßigkeitslaufes zwingend vorgeschrieben.
- Einschließlich In- und Outlap muss dieser Boxenstopp mindestens 10 Minuten dauern. Er darf einschließlich In- und Outlap maximal 15 Minuten dauern. Für die

Einhaltung dieser Zeitbegrenzungen sind die Teams verantwortlich.

- Die Kontrolle erfolgt über die Zeitnahme. Über- oder Unterschreitung werden mit Strafpunkten, die einer Zeitdifferenz von 8 Sekunden in der GL-Wertung entsprechen, bestraft.
- Der Boxenstopp hat im bei der Fahrerbesprechung angegebenen Bereich nach der Start-/Ziel-Linie zu erfolgen.
- Nachtanken beim Boxenstopp ist möglich. In diesem Falle gilt zwingend:
  - Motor aus
  - Der Fahrer steigt aus.
  - Eine Person mit Feuerlöscher steht einsatzbereit beim zu betankenden Fahrzeug.

IV.1.4. Klassenwertung, Gesamtwertung

- Für die Klassenwertung der „Stunde der Formel Vau" werden alle dieser Klasse zugehörigen Fahrer / Fahrzeug-Kombinationen gewertet.
- Für die Laufgesamtwertung der „Stunde der Formel Vau" 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 Klassenwertung errechnet.
- Die Anzahl der Starter, die der Gesamt- und Klassenwertung zu Grunde gelegt werden, ergibt sich aus allen Fahrern, die eine vollständige Wertung (Abwinken/Abbruch) erreicht haben. Entscheidend ist die Auswertung der Zeitnahme.
- Stoppuhren und mechanische oder elektronische Hilfen für die Gleichmäßigkeitswertung im Fahrzeug sind verboten und führen zum Wertungsausschluss.
- Bei der Rennleitung und der HFVE (Vorstand) nicht gemeldete Fahrerwechsel oder Fahrzeugwechsel führen zum Wertungsausschluss.

IV.5. Teamwertung

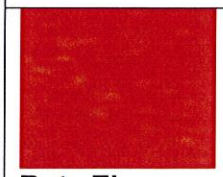
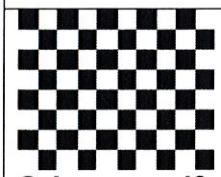
- Ein Team besteht aus zwei FahrerInnen mit jeweils einem Fahrzeug. Teams können auch klassenübergreifend gebildet werden.

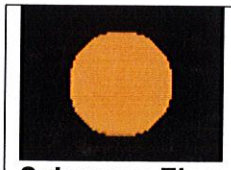
- Die Teams wählen einen Namen, den sie bei der Papierabnahme angeben.
- Die Strafpunkte beider Fahrer werden addiert. Das Team mit den wenigsten Strafpunkten ist Sieger usw.
- Die besten drei Teams erhalten wertige Sachpreise der Sponsoren.

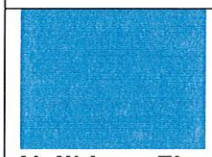
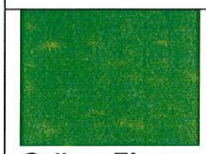
Anhang

Flaggenkunde

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

? **Nationalflagge**	Diese Flagge kann verwendet werden, um das Rennen zu starten.
 **Rote Flagge**	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). Wenn das Zeichen zur Unterbrechung gegeben wird: 1) Während eines Trainings / einer Qualifikation / eines Warm-up: Alle Fahrzeuge müssen sofort ihre Geschwindigkeit verringern und langsam zu den Boxen zurückfahren; 2) Während eines Rennens: Alle Fahrzeug müssen sofort ihre Geschwindigkeit verringern und langsam zur Startaufstellung fahren; 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 ... Die Fahrer müssen jederzeit zum Anhalten bereit sein.
 **Schwarz-weiß karrierte Flagge**	Diese Flagge wird geschwenkt und zeigt das Ende eines Trainings / einer Qualifikation / eines Warm-up oder des Rennens an.
 Schwarze Flagge (immer in Verbindung mit einer Startnummer)	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. Sollte ein Fahrer dieser Anweisung aus irgendeinem Grund nicht folgen wird diese Flagge höchstens über vier 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.

 **Schwarze Flagge mit orangefarbenem Punkt von 40 cm Durchmesser (immer in Verbindung mit einer Startnummer)**	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.
Schwarz-weiß, diagonal unterteilte Flagge (immer in Verbindung mit einer Startnummer)	Diese Flagge wird nur einmal gezeigt und bedeutet eine Warnung an den betreffenden Fahrer, dass er wegen eines unsportlichen Verhaltens gemeldet wurde.
	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.
Gelbe Flagge	Diese Flagge ist das Zeichen für eine Gefahr, auf die der Fahrer auf zwei Arten mit folgender Bedeutung hingewiesen werden soll: ➢ Einfach geschwenkt: Geschwindigkeit verringern, nicht überholen und bereit sein, die Richtung zu wechseln. Es besteht eine Gefahrensituation neben oder teilweise auf der Strecke. ➢ 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. 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.

Gelbe Flagge mit roten Streifen	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 Abschnittes, für den die Flagge gezeigt wird, die grüne Flagge gezeigt wird.
 **Hellblaue Flagge**	Diese Flagge wird geschwenkt werden und zeigt einem Fahrer an, dass er überholt wird. Sie hat während des Trainings und des Rennens unterschiedliche Bedeutungen: ➢ zu jeder Zeit: Eine stillgehaltene Flagge wird einem Fahrer gezeigt, wenn er die Boxen verlässt und sich andere Fahrzeuge auf der Strecke nähern. ➢ während des Trainings: Dem Fahrer wird angezeigt, dass er ein schnelleres Fahrzeug, das zum Überholen ansetzt, vorbeilassen soll. ➢ während des Rennens: Die Flagge wird normalerweise nur dem Fahrzeug gezeigt, das zur Überrundung ansteht. Der betreffende Fahrer muss beim Zeigen der Flagge dem hinterherfahrenden Fahrzeug bei allernächster Gelegenheit das Überholen ermöglichen.
Weiße Flagge	Diese Flagge wird geschwenkt. Hierdurch wird dem Fahrer angezeigt, dass sich auf dem entsprechend angezeigten Streckenabschnitt ein wesentlich langsamer fahrendes Fahrzeug befindet.
 **Grüne Flagge**	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.
"Code 60" – Flagge (pinkfarbene Flagge)	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.

Erststartermerkblatt

1. Erst- und Gaststarter bei der „Stunde der 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".
4. Es erfolgt vor dem ersten Test- bzw. 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
    - Fahrtregeln bei der „Stunde der Formel Vau"
    - Verhalten auf der Strecke
5. Nach jedem Test- und 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 bei der „Stunde der Formel Vau" wird ausdrücklich empfohlen.