

STUNDE DER
FORMEL VAU



**Ein Clubsport-Gleichmäßigkeitslauf der
Historischen Formel Vau Europa e.V.**

Im Rahmen der Bosch Hockenheim Historic
am 27.-29.08.2021 auf dem Hockenheimring Baden-Württemberg

Vorgelegt von:

Thomas Cramer und Dr. Thomas Eder

im Auftrag der Historischen Formel Vau Europa e.V. (HFVE)

Am Eisenberg 9
83679 Sachsenkam

Inhalt

I.	Konzept und Grundsätzliches	S. 3
II.	Technisches Reglement	S. 13
II.1.	Originale zeitgenössische Reglements und Dokumente	S. 13
II.2.	Besondere technische Bestimmungen	S. 15
III.3.	Fahrzeug-Mindestgewichte	S. 18
III.	Ausschreibung	S. 19
IV.	Sportliches Reglement	S. 24

Anhang

	Flaggenkunde	S. 26
	Erststartermerkblatt	S. 30

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: Thomas Cramer

Tel: 0151-15674211

Homepage: www.formel-vau.eu

Mail: sprecher@formel-vau.eu

Zusammensetzung des Organisationskomitees:

Projekt „Stunde der Formel Vau“:

- Thomas Cramer
- Dr. Thomas Eder
- Rüdiger Mager

Vorstand der HFVE:

Thomas Cramer, Sprecher des Vorstands

Benjamin Havermans (Vorstand Nachwuchs und Social Media)

Wolfgang Rafflenbeul (Verwaltungsvorstand HFVE; Nennbüro; 2. Serienkoordinator der DMV Formel Vau, DMSB-Rennsekretär)

Robert Waschak (Technikvorstand HFVE)

Thomas Ernst (Geschäftsführer HFVE)

Dr. Thomas Eder (Kurator HFVE)

Offizielle bei der Veranstaltung:

- Fahrtleiter: Dr. Frank Michael Orthey
- Schiedsgericht: Wolfgang Rafflenbeul, Dr. Frank Michael Orthey, Sascha Hofbeck, Wolfgang Götz sowie ein vom Veranstalter benannter Sportkommissar
- Obmann Sicherheit: Dr. Thomas Eder
- Obmann Technik: Robert Waschak
- Technischer Kommissar: Knut Wartenberg, DMSB (SPA 1058300)
- Veranstaltungssekretäre: Maria Nachbar (SPA 1189862), Astrid Orthey (SPA 1120794), Philipp Orthey (SPA 1188472), Wolfgang Rafflenbeul (SPA 1131753)

- wird gem. dem technischen 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 Veranstaltungskordinatoren 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 ein 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-Normen 8856-2000 oder 8856-2018 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 2021 (Art. 10) getragen werden. Darüber hinaus wird die Verwendung des Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS) empfohlen. Für die Klasse 7-Fahrzeuge ist die Verwendung des Kopfrückhaltesystems verpflichtend vorgeschrieben.
- 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 lizenzierte ausländische Starter beantragen eine „Tagesstartzulassung“ (Race Card). Nationale C-Lizenz und Race Card 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. Wertung

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. Nennverfahren

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 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 350,- Euro. Zweite Fahrer, sofern sie aktive Mitglieder der HFVE sind, zahlen zusätzlich 150,- Euro. Erststarter oder Nichtmitglieder zahlen als zweiter Fahrer zusätzlich den reduzierten Preis von 50,- Euro.

Wenn der zweite Fahrer jünger als 25 Jahre ist, wird kein zusätzliches Nenngeld fällig.

I.3.3. Ablauf der Läufe

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

- Es ist ein freies Training von mindestens 20 Minuten und ein Zeittraining von mindestens 20 Minuten vorgesehen. Jeder Fahrer muss mindestens eine gezeitete Trainingsrunde absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, kann die Zulassung zum Wertungslauf verweigert werden.
- Liegt mit einem eingesetzten T-Car, für das die Startgenehmigung erteilt wurde, 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.
- Die Fahrzeuge rollen dann hinter dem Führungsfahrzeug auf die Start- und Zielgerade und nehmen ihre Startpositionen ein. Die Motoren werden abgestellt.
- 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 wegen eines Schadens 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 eingliedert haben. Gegebenenfalls nehmen sie den Lauf von ganz hinten auf. Bei der gezeigten GRID-Tafel nehmen die Fahrzeuge ihre Startposition ein.

Beispiel:

11	720	Stefan Wind	2:16,212	ROW 6	12	781	Bernd Bretschneider	2:19,897
9	422	Christoph Wöhn	2:06,481	ROW 5	10	200	Robert Kuth	2:09,751
7	703	Tom Efer	2:06,902	ROW 4	8	501	Kornmayer-Kornmayer	2:08,182
5	511	Kolz-Heinlaugen	2:03,703	ROW 3	6	750	Peter Kirdner	2:04,734
3	724	Jon Walzel	2:01,313	ROW 2	4	722	Stephane Lachina	2:01,317
1	503	Max Kohler	1:57,052	ROW 1	2	515	Mayer-Peter	2:00,722

Pole Rechts
----- **STARTLINIE** -----

- 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 besteht Überholverbot (gelbe Flaggen). Fahrer, die das Tempo wegen eines Schadens o.ä. nicht halten können, geben Handzeichen und es darf vorbeigefahren werden. Erst nach der ersten Kurve ist ein Überholen zulässig. Der Beginn des erlaubten Überholens wird durch grüne Flaggen angezeigt. Streckenspezifische Einzelheiten werden bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.
- 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 gemäß des Sportlichen Reglements (IV.) einzulegen.
- Verbindliche Fahrtregeln:
 - Das langsamere Fahrzeug hält bei Überholvorgängen durch schnellere 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. Verhaltenskodex

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. Bei Bedarf kann nach jedem Test- und Trainingslauf ein weiteres Gespräch zum Verhalten auf der Strecke bzw. zu den Erfahrungen und Fragen der Starter erfolgen.
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 e.V. 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 .

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 **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-genehmigten 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

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 Rahmenausschreibung „DMV Formel Vau“, 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.

Lenkung

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

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 und 6):

- 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
- Weiterhin 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 (Gastklassen 6 und 7)

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

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 sind zulässig.

Elektrische Ausrüstung

Zeitgenössische, kontaktlose, programmierbare Zündanlagen sind zugelassen.

Moderne kontaktlose, programmierbare Zündanlagen sind nicht zugelassen.

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.

Schmierungs-system

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/Hilfsmittel zur Zeitmessung

Verboten

Ausnahmen

Ausnahmen 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 (1977 - heute)
- Klasse 7: 390 Kg (1977 - heute)

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 Veranstaltungskordinatoren in Verbindung mit dem Referenten Clubmeisterschaft und dem Vertreter des Projektes). Fahrzeuge der Klasse 7, die bereits in der Serie „DMV Formel Vau“ eingesetzt wurden, sind zugelassen.

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 Datenschutzerklärung der HFVE-Website gemäß DSGVO (<http://formel-vau.eu/start/datenschutz/>)
- 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“)
- Akzeptanz der Hygienevorgaben des Veranstalters

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

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

Ebenso können Fahrzeuge, die nachweislich einem anderen aktiven europäischen Reglement entsprechen, durch den technischen Kommissar in Abstimmung mit einem Serienkoordinator und einem der Projektverantwortlichen für die „Stunde der Formel Vau“ zugelassen und in eine Klasse eingestuft werden.

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.

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

Fahrzeuge, die deutlich jenseits des historischen FVE-Reglements modifiziert wurden (z.B. mit Flügeln, anderen Vergaser, Bremsen, Felgen, etc.) 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 und 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 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 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.

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

- Die Stunde der Formel Vau wird als anspruchsvolles Gleichmäßigkeitsrennen gem. IV. Sportliches Reglement ausgefahren.
- Der Erstplatzierte der Gesamtwertung erhält den Hoosier-Wanderpokal der Stunde der Formel Vau
- Die in der Gesamtwertung auf Platz 1 – 5 Klassierten erhalten Trophäen.
- Die Klassensieger erhalten ebenfalls Trophäen.
- Fahrerwechsel im Wertungslauf sind möglich, wenn beide Fahrer in der Nennung angegeben wurden. Ebenso ist der Tausch der Fahrzeuge zwischen zwei Fahrern beim Boxenstopp möglich, muss aber vor dem Lauf der Rennleitung bekannt gegeben werden. In diesen Fällen erfolgt die Gleichmäßigkeitswertung für das

Fahrzeug. Nach dem Fahrerwechsel ist der zweite Fahrer für die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Aspekte (Bekleidung, Helm, Gurt, etc.) verantwortlich, ein Verstoß führt zum sofortigen Wertungsausschluss.

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 absolviert haben und den Lauf durch Überfahren der Ziellinie auf der Rennstrecke (nicht Boxengasse!) bzw. durch Abwinken/ Abbruch (rote Flagge) beendet haben. Die Fahrer müssen zudem zwingend den Pflichtboxenstopp zwischen der 10. und 50. Minute des Gleichmäßigkeitslaufes absolviert haben.

Bei Rennabbruch durch die Rennleitung (rote Flagge) gilt zusätzlich das Überfahren der Pit-in-Linie in der Boxengasse zum Beenden des Laufs in Wertung. Diese Runde wird nicht als Wertungsrunde gezählt.

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 Fahrzeug erzielte Rundenzeit 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.

Sollte im Falle eines Abbruchs des Wertungslaufs durch die Rennleitung (rote Flagge) kein Restart möglich sein, entscheidet das Schiedsgericht über die Anzahl der Runden, die in die Wertung eingehen.

Bei einem Abbruch des Wertungslaufs durch die Rennleitung erhalten die Fahrer, die zu diesem Zeitpunkt ihren Pflichtboxenstopp absolvieren, keine Strafpunkte für eine eventuelle Zeitüberschreitung gemäß IV.1.3 Absatz 2.

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.
- 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.




Anhang

Flaggenkunde

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

<p>Nationalflagge</p>	<p>Diese Flagge kann zum Start des Rennens verwendet werden.</p>
 <p>Rote Flagge</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"> 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. <p>Die max. zulässige Geschwindigkeit beträgt dann grundsätzlich 80 kmh und gilt auf der gesamten Strecke (ausgenommen Boxengasse). Die Fahrer müssen jederzeit zum Anhalten bereit sein.</p>
 <p>Schwarz-weiß karierte Flagge</p>	<p>Diese Flagge wird geschwenkt und zeigt das Ende eines Trainings / einer Qualifikation / eines Warm-up oder des Rennens an.</p>

 <p>Schwarze Flagge</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>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.</p> <p>Die Flagge wird stillgehalten und zusammen mit einem weißen Schild mit schwarzer Nummer dem betroffenen Fahrer gezeigt.</p>
 <p>Schwarze Flagge mit orangener Kreisfläche</p>	<p>Diese Flagge wird in Verbindung mit der Startnummer verwendet, um dem betreffenden Fahrer anzuzeigen, dass sein Fahrzeug ein technisches Problem hat, welches 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>Die Flagge wird stillgehalten und zusammen mit einem weißen Schild mit schwarzer Nummer dem betroffenen Fahrer gezeigt.</p>
 <p>Schwarz-weiß diagonal unterteilte Flagge</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 Flagge wird stillgehalten und zusammen mit einem weißen Schild mit schwarzer Nummer dem betroffenen Fahrer gezeigt.</p>
 <p>Gelbe Flagge</p>	<p>Diese Flagge zeigt eine Gefahr an. Die Flagge wird den Fahrern auf zwei Arten mit den folgenden unterschiedlichen Bedeutungen gezeigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einfach geschwenkt: Die Geschwindigkeit ist zu verringern, es besteht Überholverbot, ein Richtungswechsel ist möglich. Ein evtl. Überholvorgang ist abubrechen, wenn er nicht vor Erreichen der gelben Flagge abgeschlossen werden kann. Neben oder teilweise auf der Strecke befindet sich ein Hindernis. • Doppelt geschwenkt: Die Geschwindigkeit ist deutlich zu verringern, es besteht Überholverbot, ein Richtungswechsel ist möglich. Die Fahrer müssen jederzeit zum Anhalten bereit sein. Es besteht eine Gefahrensituation, durch die die Strecke vollständig oder teilweise blockiert ist. <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.</p>

 <p>Gelbe Flagge mit roten Streifen</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 Abschnittes, für den die Flagge gezeigt wird, die grüne Flagge gezeigt wird .</p>
 <p>Blaue Flagge</p>	<p>Diese Flagge wird geschwenkt und zeigt einem Fahrer an, dass er überholt wird. Sie hat während des Trainings und des Rennens unterschiedliche Bedeutungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.
 <p>Weiße Flagge</p>	<p>Diese Flagge wird geschwenkt. Hierdurch wird dem Fahrer angezeigt, dass sich auf dem entsprechend angezeigten Streckenabschnitt ein wesentlich langsamer fahrendes Fahrzeug befindet.</p>
 <p>Grüne Flagge</p>	<p>Durch diese Flagge wird gezeigt, 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.</p> <p>Die Flagge kann auch verwendet werden, um den Start zu einer Einführungs- / Formationsrunde oder zu einem Training, zur Qualifikation oder zum Warm-up freizugeben, wenn der Rennleiter / Renndirektor dies für erforderlich hält.</p>



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.

Für die „Code-60“-Phase gilt:

- Die Flagge wird an der Start-/Ziellinie und an allen Streckenposten stillgehalten gezeigt.
- Während dieser Sicherheitsphase müssen alle Fahrer ihre Geschwindigkeit auf der gesamten Strecke unter der Beachtung äußerster Vorsicht sofort auf 60 km/h reduzieren (keine Vollbremsung, aber auch kein langsames Ausrollen).
- Die Zeitnahmesysteme werden nicht gestoppt.
- Überholen ist verboten.
- In Bereichen, in welchen Sicherungsarbeiten durchgeführt werden, zeigen die Sportwarte der Streckensicherung zusätzlich gelbe Flaggen. Eine Aufhebung der gelben Flagge durch die grüne Flagge erfolgt nicht.
- Die Sicherheitsphase wird durch Zeigen der grünen Flagge an der Start-/Ziellinie und an den Streckenposten aufgehoben. Damit ist an jedem Punkt der Strecke das Training, Qualifikationstraining oder Rennen wieder frei gegeben.

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. Bei Bedarf kann nach jedem Test- und Trainingslauf ein weiteres Gespräch zum Verhalten auf der Strecke bzw. zu den Erfahrungen und Fragen der Starter erfolgen.
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.