



# **SpeedDown Deutschland**

## **Reglement**



## Inhaltsverzeichnis

Präambel .....	2
1. Klasseneinteilung .....	3
2. Technische Bestimmungen .....	4
2.1 Rennstrecke .....	4
2.1.1 Streckensicherung .....	5
2.1.2 Startzone .....	5
2.1.3 Bremszone .....	6
2.1.4 Parkzone .....	6
2.2 Rennreglement .....	6
2.2.1 Allgemeine Bestimmungen .....	6
2.2.1.1 Erforderliche Dokumente .....	6
2.2.1.2. Persönliche Schutzausrüstung .....	6
2.2.1.3. Ballast .....	7
2.2.1.4. Kinetische Energie .....	8
2.2.1.5. Elektrische/Elektronische Geräte .....	8
2.2.1.6. Fahrzeugtransport .....	8
2.2.1.7. Schmier- und Kühlmittel .....	9
2.2.2. Wagenbaureglement Kategorie C 1 – C 9 .....	9
2.2.3 Wagenbaureglement Kategorie G1 – G3 .....	9
3. Teilnahme .....	10
3.1 Teilnahmeberechtigung .....	10
3.2 Anmeldung .....	10
3.3 Doppelstart .....	10
3.4. Pflichten der Teilnehmer .....	11
3.5 Technische Abnahme .....	12
3.5.1 Startnummern .....	13
3.5.2. Gewichtskontrollen .....	13
3.5.3. Luftdruckmessung .....	13
3.5.4. Reparaturen .....	14
4. Rennablauf .....	15
4.1 Rennleitung und -jury .....	15
4.2 Fahrregeln .....	15
4.3 Zeitmessung .....	17
4.4 Proteste .....	17
4.5 Wertung .....	17
4.6 Siegerehrung .....	18
4.7 Disziplin .....	18
5. Ausrichtung der Deutschen Speeddown Meisterschaft .....	20
5.1 Unterlagen und Kriterien für einen Veranstalter .....	20
6. Änderungen .....	22



## Präambel

Speeddown ist ein Rennsport mit motorlosen Fahrzeugen, dessen Wurzeln im Seifenkistensport liegen. Gegenüber klassischen Seifenkistenrennen werden Speeddown-Rennen auf deutlich längeren Strecken und mit erheblich höheren Geschwindigkeiten ausgetragen. Ein weiterer Unterschied besteht darin, dass auf der Rennstrecke in der Regel gebremst werden muss und Starts einzeln erfolgen.

Speeddown Deutschland ist eine Vereinigung deutscher Fahrer, die sich als nicht eingetragener Verein organisieren und diese Sportart fördern möchte. Unsere Vereinigung ist mit gewählten Delegierten im europäischen Verband FISS (Fédération Internationale Speeddown) vertreten.

Zur Förderung unseres Sports findet jährlich an einem Wochenende die Deutsche Meisterschaft statt. In mehreren Wertungsläufen werden die Schnellsten in 10 Kategorien ermittelt. Bei 3 weiteren Kategorien geht es um möglichst gleichmäßiges Absolvieren der Rennstrecke. Die Deutsche Meisterschaft ist nicht nur für erfahrene Fahrer gedacht, sondern auch für Neueinsteiger aller Altersklassen.

Da Speeddown Deutschland nicht als Verein organisiert ist, sind wir für die Ausrichtung einer Deutschen Meisterschaft auf engagierte Veranstalter angewiesen.

Für eine sportlich faire Deutsche Meisterschaft sind von allen Beteiligten bestimmte Kriterien und Regeln einzuhalten. Dies betrifft somit Fahrer, technische Kommissare wie auch den Veranstalter. Das folgende Regelwerk soll allen Beteiligten schon im Vorfeld Klarheit und Planungssicherheit geben.



## 1. Klasseneinteilung

In den Kategorien C 1 bis C 10 werden die zwei schnellsten Läufe gewertet. Bei den Kategorien G 1 bis G 3 gewinnen die Fahrer mit der geringsten Zeitdifferenz zweier Läufe.

Kategorie	Beschreibung	Alter Pilot/Copilot	Gewicht	Mit / ohne Pilot
C 1	Speedcar	6 - 9 Jahre	140 kg	Mit Fahrer
C 2	Speedcar	10 - 13 Jahre	160 kg	Mit Fahrer
C 3	Speedcar	14 - 17 Jahre	190 kg	Mit Fahrer
C 4	Speedcar	18 – 99 Jahre	210 kg	Mit Fahrer
C 5	Sidecar	16 – 99 Jahre	100 kg	Leergewicht
C 6	Bobcar	16 – 99 Jahre / 14 – 99 Jahre	320 kg / 330 kg*	Mit Besatzung
C 7	Carrioli	16 – 99 Jahre	80 kg	Leergewicht
C 8	Kart	16 – 99 Jahre	175 kg	Mit Fahrer
C 9	Kart-Junior	6 – 15 Jahre	150 kg	Mit Fahrer (kein Ballast)
C 10	Skeleton	6 – 99 Jahre	35 kg	Leergewicht
G1	Offene Klasse	6 – 12 Jahre	/	Ohne Limit
G2	Offene Klasse	13 – 17 Jahre	/	Ohne Limit
G3	Offene Klasse	18 – 99 Jahre	/	Ohne Limit

\* Gilt nur für Bobcar mit Sicherheitsgurten und Überrollbügel

Stichtag für die Einteilung der Altersklasse ist der 31.12. des aktuellen Rennjahres. Das heißt, erreicht ein Fahrer im Laufe des Jahres das Alter der nächst höheren Klasse, so muss er von Jahresanfang an in der höheren Altersklasse starten.

Alle Klassen werden ausgefahren, vorausgesetzt es gibt mindestens einen Starter pro Klasse.

In den Klassen G1 – G3 ist ausschließlich das Alter der ausschlaggebende Punkt zur Klasseneinteilung, das heißt die Art des Fahrzeuges und Anzahl der Insassen ist nicht relevant. Bei Mehrsitzerfahrzeugen, ist das Alter des Fahrers ausschlaggebend.



## 2. Technische Bestimmungen

### 2.1 Rennstrecke

Als Rennstrecke dient eine in einem guten Zustand befindliche asphaltierte Straße mit einem mittleren Gefälle zwischen 6 und 12%. Das Gefälle darf 20% nicht überschreiten. Die Streckenlänge sollte möglichst mehr als 800m betragen. Auf kurvigen, fahrerisch anspruchsvollen Strecken ist eine Mindestlänge von 650m noch akzeptabel. Möglichst sollte im Streckenverlauf für die schnellsten Speed-Klassen mindestens ein Bremspunkt notwendig sein. Können Spitzengeschwindigkeiten von über 80 km/h erreicht werden, ist im entsprechenden Streckenabschnitt eine Schikane vorzusehen.

#### 2.1.1 Streckensicherung

Die Verantwortung der Streckensicherung liegt beim Veranstalter, Speeddown Deutschland kann durch Erfahrungswerte nachfolgende Ratschläge geben. Die eigentliche Rennstrecke und die Bremszone sind zum Schutz der Fahrer/innen und der Zuschauer/innen bestmöglich abzusichern. Die Sicherungsmaßnahmen sollen gewährleisten, dass Fahrer/innen und Fahrzeug im Falle eines Unfalls den Fahrbahnbereich nicht verlassen, sowie die Aufprallenergie so gemindert wird, dass das Verletzungsrisiko minimiert wird.

Allgemein gültige Sicherungsmaßnahmen können nicht definiert werden, sie müssen den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Aufgrund der Streckenlängen wird eine lückenlose Absicherung der gesamten Strecke in der Regel nicht möglich sein. In ungesicherten Streckenabschnitten muss zumindest Flatterband den Bereich klar abgrenzen, den Zuschauer keinesfalls betreten dürfen.

Idealerweise geben Sicherungen bei einem Aufprall in einem gewissen Maß nach, um die Aufprallenergie aufzunehmen. Sie müssen aber genügend Widerstand leisten, dass sie nicht soweit verrutschen, dass sie ihre Schutzfunktion verlieren. Dies kann durch verbundene Strohballen oder verbundene Reifenstapel erreicht werden. Am direkten Fahrbahnrad sollten starre Sicherungen und Sicherungen mit großer Masse wie z.B. große Rundballen möglichst vermieden werden. Absicherungen sollten eine Höhe aufweisen, die die Fahrzeuge mit großer Wahrscheinlichkeit nicht überwinden können.

Generell sind einzelne, neben der Fahrbahn befindliche Hindernisse wie Straßenschilder, Laternenpfähle, Strommasten, etc. abzusichern. In Fahrtrichtung gesehen sind auch die Stirnflächen von Leitplanken, Mauern, Zäune und vergleichbares zu sichern. Sofern Bordsteine die Fahrbahn begrenzen und die Fahrbahnbreite es zulässt, sollen Bordsteine abgesichert werden. Leitplanken mit einfacher (einreihiger) Beplankung müssten so abgesichert werden, dass Fahrer/innen und Fahrzeuge nicht unter die Beplankung geraten können.

Absperrgitter-Elemente müssen wirksam miteinander verbunden werden. Sofern es die örtlichen



Gegebenheiten zulassen, empfiehlt es sich auf der Seite zur Rennstrecke vor den Absperrgittern zusätzliche Sicherungen vorzusehen, um ein Verhaken der Fahrzeuge zu verhindern.

In Kurven ist nicht nur der äußere Rand der Fahrbahn abzusichern, sondern es sind Hindernisse im Innenbereich der Kurve zu beachten, da im Falle eines Unfalls Fahrzeuge auch über den inneren Rand der Fahrbahn hinaus schleudern können.

Streckenposten sind so zu positionieren, dass die gesamte Rennstrecke lückenlos überwacht wird. Sie müssen Funkkontakt mit der Rennleitung und den übrigen Streckenposten aufnehmen können und mit Warnwesten, Trillerpfeifen und Signalflaggen ausgestattet sein. Streckenposten sollen sich möglichst direkt hinter der Streckenabsicherung befinden, damit erforderliche Flaggensignale von den Fahrer/innen wahrgenommen werden können. Müssen Streckenposten während des Rennens die Rennstrecke für Hilfeleistungen betreten, muss zuvor sichergestellt sein, dass die Rennleitung und die übrigen Streckenposten informiert sind und die Fahrer/innen die Flaggensignale eindeutig erkennen können (siehe auch 4.2. Fahrregeln). Idealerweise stehen an einer Stelle zwei Streckenposten zur Verfügung. Der eine Streckenposten kann mit der Flagge die Strecke absichern und Helfer warnen, während der andere Streckenposten Hilfe leistet. Die Streckensicherung ist vor dem ersten Lauf von der Rennjury zu begutachten und abzunehmen.

### **2.1.2 Startzone**

Die Startzone hat eine empfohlene Länge von mindestens 25m. Am Beginn der Zone können Gewicht und Luftdruck kontrolliert werden. (siehe 3.5.2 und 3.5.3). Hinter der Kontrolle müssen sich mindestens 3 Fahrzeuge einreihen können, bevor die eigentliche Startzone beginnt. Zu empfehlen ist ein Sonnen-/Regenschutz für die am Start Verantwortlichen und für die am Start wartenden Fahrer/innen. Bei geringem Gefälle kann der Start auf einer Rampe mit Startmechanismus erfolgen. Ansonsten stoppt das Fahrzeug exakt an einer auf der Strecke aufgezeichneten Linie. Der Fahrer wartet dort mit betätigter Bremse. Gleich welches Startverfahren zum Einsatz kommt, hat der startverantwortliche Kommissar darauf zu achten, dass alle Fahrzeuge exakt an der gleichen Position auf den Start warten. Die Startfreigabe erfolgt durch Auslösen des Startmechanismus, durch Handzeichen des startverantwortlichen Kommissars oder durch Lichtzeichen (siehe auch 4.1.). Die Lichtschranke am Start, mit der die Zeitnahme beginnt, steht ca. 2 m hinter der Startlinie bzw. hinter dem Startmechanismus.

### **2.1.3 Bremszone**

Der Veranstalter bestimmt die Länge und Absicherung der Bremszone, die sich hinter dem Ziel anschließt. Sie sollte einen möglichst geraden Verlauf haben und eine je nach Begebenheit der Strecke ausreichend lang sein. Sie ist abzusichern wie die eigentliche Rennstrecke. Hier dürfen sich keine Fahrzeuge und Personen aufhalten.



## 2.1.4 Parkzone

Wie in der Startzone können auch im Anschluss der Bremszone Gewichtskontrollen durchgeführt werden. Daran schließt der Bereich an, in dem die Fahrzeuge zum Hochziehen abgestellt werden.

## 2.2 Rennreglement

In den Speed-Klassen gelten grundsätzlich die allgemeinen und klassenspezifischen technischen Reglements der Fédération Internationale Speeddown (FISD) in der zum Zeitpunkt der Deutschen Meisterschaft gültigen Fassung (siehe [www.fisd.li](http://www.fisd.li)).

Die im Folgenden aufgeführten allgemeinen Bestimmungen gelten, wenn nicht anders angegeben, generell für alle Speed- und alle Gleichmäßigkeitsklassen.

### 2.2.1 Allgemeine Bestimmungen

#### 2.2.1.1 Erforderliche Dokumente

Teilnehmer der Deutschen Meisterschaft bzw. deren Erziehungsberechtigte müssen eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, die durch die Teilnahme an dieser Veranstaltung verursachten Schäden gegenüber Dritten abdeckt. Dies ist bei der Anmeldung schriftlich zu bestätigen. Eine internationale Lizenz oder ein Wagenpass (carte grise) der FISD ist für die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft nicht erforderlich.

#### 2.2.1.2. Persönliche Schutzausrüstung

Fahrer und Beifahrer müssen die Bestimmungen zur persönlichen Schutzausrüstung (syn. Renn-ausrüstung) des allgemeinen und bei den Speedklassen des entsprechenden kategorienbezogenen FISD-Reglements in der zum Zeitpunkt der Deutschen Meisterschaft gültigen Fassung befolgen.

Die vollständige Ausrüstung muss den ganzen Körper abdecken und wirksam schützen. Es ist ein Overall oder eine lange Hose in Kombination mit einer langärmeligen Jacke zu tragen. Das Material sollte möglichst abriebfest sein. Der Kopf ist mit einem für den Straßenverkehr zugelassenen oder für den Rennsport homologierten Integralhelm zu schützen. Zusätzlich sind standfeste geschlossene Schuhe und geschlossene Handschuhe vorgeschrieben. Das Tragen eines Nackenprotektors / Halskrause (wie aus dem Kart-Rennsport) wird für alle Klassen dringend empfohlen und ist in bestimmten Kategorien vorgeschrieben. In der Kategorie C 7 (Carrioli) ist das Tragen eines Rückenprotektors, sowie Ellenbogenprotektoren vorgeschrieben. Knieprotektoren werden empfohlen. In den Kategorien C 8 und C 9 (Kart) ist zudem die Benutzung eines Rippenprotektors Vorschrift. Unabhängig dieser Hinweise sind alle Teilnehmer/innen selbst dafür verantwortlich, für Rennen eine gemäß den gültigen FISD-Regeln vollständige Schutzausrüstung zu besitzen und zu nutzen.

Die Tragepflicht der vollständigen persönlichen Schutzausrüstung besteht nicht nur während des



Rennlaufs, sondern auch beim Hochtransport (hinter einem Zugfahrzeug oder auf der Ladebrücke eines Lastwagens oder Anhängers). Der Transport zum Wartebereich oberhalb des Starts endet erst wenn der Fahrer des Zugfahrzeuges beim Eintreffen im Startgelände ausgestiegen ist und/oder ein eindeutig erkennbares Zeichen gegeben hat. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die Teilnehmer die Ausrüstungsbestimmungen strikt einhalten. Bei erstmaliger Missachtung folgt eine Ermahnung, erfolgt eine zweite Ermahnung wird der vorher absolvierte Lauf gestrichen.

### **2.2.1.3. Ballast**

Der Einbau von Ballastgewichten ist bei den Speed-Klassen spezifisch durch die FISD geregelt. Sofern sie eingesetzt werden dürfen, ist das maximal zulässige Leer- bzw. Gesamtgewicht der jeweiligen Klasse einzuhalten (siehe auch 1. Klasseneinteilung). Bei einer Überschreitung wird der Fahrer für jenen Lauf disqualifiziert, bei dem die Überschreitung festgestellt wurde.

Zulässig ist ausschließlich Ballast aus Metall (Blei, Stahl). Ballastgewichte sind mit mindestens 2 Schrauben ( $\geq M8$ ) zu befestigen. Die Befestigung ist gegen ungewolltes Öffnen zu sichern (z.B. Stopmmutter, Kontermutter, Splint, Gewindeband und -paste). Die Ballastgewichte sind vorzugsweise am Fahrgestell zu befestigen. Eine Befestigung ist zudem an der Bodenplatte zulässig, sofern diese aus magnetischem Stahl besteht und eine ausreichende Materialstärke aufweist, sowie die Befestigungselemente zur Lastverteilung mit Karosseriescheiben oder ähnlichem flächig unterlegt sind.

### **2.2.1.4. Kinetische Energie**

#### **Die einzig zulässige Energiequelle ist die Erdanziehungskraft.**

Alle Vorrichtungen, die in der Lage sind, das Fahrzeug mit Energie zu versorgen wie Elektromotoren, Federn, Pedale, Schwungräder, Kurbeln usw. sind in allen Kategorien untersagt. Der Gebrauch von Spray, Gas, Druckluft oder jeglichen weiteren Energiequellen sind auf allen Fahrzeugen strikt untersagt und führen zur Disqualifikation.

### **2.2.1.5. Elektrische/Elektronische Geräte**

Am Fahrzeug befestigte elektrische/elektronische Geräte wie Kameras, Geschwindigkeits- /Zeitmesser, GPS-Tracker, Mobiltelefone oder Beleuchtungen sind zulässig, sofern sie zur technischen Kontrolle angebracht sind und nachvollziehbar das Fahrzeug nicht mit Energie versorgen.

Bei den Gleichmäßigkeitsklassen sind jegliche Geräte zur Zeiterfassung ((Stopp-)Uhren / Mobiltelefon / etc.) im Sichtbereich unzulässig.

### **2.2.1.6. Fahrzeugtransport**

Abgesehen von der Klasse C 7 (Carrioli), müssen alle Fahrzeuge vorn und hinten über stabile Abschleppösen/-Schlaufen verfügen. Ein eigenes Abschleppseil/-gurt mit einer Mindestlänge von 1,5m und einer Nominalbelastbarkeit (Arbeitslast) von  $>10\text{kN}$  ( $\sim 1000\text{ kg}$ ) ist mitzuführen. Der Ein-



satz von Metallkabeln ist untersagt. Die FISD empfiehlt den Einsatz von Hebegurten (Hebebänder, Rundschlingen) der Farbcodierung Violett (Gemäß EN1492-2). Zulässig sind ebenfalls Kfz-Abschleppseile sowie Seile aus dem Kletter- oder Wassersport mit einer Belastbarkeit von >10kN (z.B. nach EN 892). Beide Enden sind mit Karabinerhaken oder Schnappschäkel auszustatten, die im geschlossenen Zustand eine Längs-Bruchlast von mindestens 10kN aufweisen. Empfehlenswert sind Verschlusskarabiner (nach EN 12275) aus dem Klettersport, da sie geschlossen in Längsrichtung einen normgerechten Bruchlastwert von mindestens 20kN erreichen müssen. Entsprechend dimensionierte Schraubschäkel sind ebenfalls zulässig, lassen sich aber nach Belastung oft nur schwer öffnen. Fahrzeuge mit unterdimensionierten oder stark verschlissenen Abschleppvorrichtungen können von der Rennleitung vom Hochtransport ausgeschlossen werden. Bauartbedingt können Fahrzeuge der Klasse C 7 (Carrioli) nicht geschleppt werden. Der Transport zum Start erfolgt auf Fahrzeugen mit Ladefläche oder auf Anhängern.

### **2.2.1.7. Schmier- und Kühlmittel**

Vorrichtungen, die während des Rennlaufs drehende Bauteile schmieren oder kühlen sind unzulässig.

### **2.2.2. Wagenbaureglement Kategorie C 1 – C 10**

Für die Kategorien C 1 – C 10 sind die jeweiligen aktuellen Wagenbaureglemente der FISD bindend! ([www.fisd.li](http://www.fisd.li))

### **2.2.3 Wagenbaureglement Kategorie G1 – G3**

Die Fahrzeuge müssen mindestens 3 Räder haben. Die Lenkung muss einen ausreichenden Lenkeinschlag erreichen und darf kein nennenswertes Lenkspiel aufweisen. Das Bremssystem muss auf mindestens eine Achse und auf alle daran befestigten Räder wirken. Sollten Carrioli starten, ist auch eine auf die Straße wirkende Bremse, gemäß des klassenspezifischen Wagenbaureglement der FISD, zulässig.

Bei voller Bremskraft darf das Fahrzeug nicht mit einer geringen Zugkraft weggezogen werden können. Verbindungen der Achsen, der Lenkung und der Bremsen sind gegen unbeabsichtigtes, beziehungsweise zufälliges Lösen zu sichern. Die Karosserie kann geschlossen sein, muss aber vom Fahrer/in selbst zu öffnen und zu schließen sein. Zur Vermeidung von Verletzungen müssen alle Fahrzeuge über eine Bodenplatte verfügen. Sie muss nachvollziehbar verhindern, dass Fahrer / Beifahrer mit ihrem Körper die Straße berühren oder Extremitäten unter das Fahrzeug gelangen.



## 3. Teilnahme

### 3.1 Teilnahmeberechtigung

Voraussetzung zur Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft ist die deutsche Staatsbürgerschaft oder ein Wohnsitz in Deutschland. Der Veranstalter kann aber auch eine Internationale Deutsche Meisterschaft ausrichten, um mehr Fahrer für die Veranstaltung zu gewinnen. Dabei können auch Fahrer ohne deutschen Wohnsitz teilnehmen. Dies muss aus der Ausschreibung klar hervorgehen.

### 3.2 Anmeldung

Mit der Anmeldung müssen Teilnehmer die Einteilung der Rennklassen erhalten und Zugriff auf die Technischen Bestimmungen haben. Der Veranstalter hat dafür zu sorgen, dass alle Teilnehmer bei der Anmeldung zur Deutschen Meisterschaft unterschrieben haben, dass sie bzw. ihre Erziehungsberechtigten eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, welche die Gefahren für eine solche Veranstaltung einschließt. Ebenso müssen die Teilnehmer schriftlich erklären, dass sie die Haftung bei Unfällen übernehmen.

Eine Abfrage für Bedarf am Camping muss ebenfalls in der Anmeldung aufgelistet sein. Die Anmeldung sind nur in Verbindung mit der unterzeichneten Haftungsausschlusserklärung gültig. Alle Unterlagen müssen vollständig und lesbar ausgefüllt sein und Name, Vorname, Adresse, Geburtsdatum, Rennklasse, Fahrzeugname, Email-Adresse und Telefonnummer enthalten. Die Angaben zu Fahrer/in und Fahrzeug können zur Information der Zuschauer genutzt werden. Nicht angemeldete Personen erhalten keine Starterlaubnis.

Die Fahrer/innen melden sich bitte sofort nach Ankunft bei der Rennleitung und zur technischen Abnahme an. Jeder Teilnehmer/-in und Fahrer/-in erlaubt dem Veranstalter die uneingeschränkte Nutzung des produzierten Film- und Fotomaterials zu Marketingzwecken.

### 3.3 Doppelstart

Doppelstarts sind zulässig. Das heißt höchstens zwei Fahrer können mit einem Fahrzeug an den Start gehen und nacheinander ihren Lauf absolvieren. Mehr als zwei Fahrer pro Fahrzeug sind nicht möglich! Für jeden Fahrer ist eine eigene Anmeldung notwendig. Zudem kann ein Fahrer in zwei verschiedenen Fahrzeugklassen mit unterschiedlichen Fahrzeugen starten. Ein Doppelstart mit demselben Fahrzeug in den Klassen C 1 - C 10 (Speed) und DM-Gleichmäßigkeit ist nicht erlaubt. Der Veranstalter kann Doppelstarts untersagen, wenn es ihm logistisch gesehen nicht möglich ist, die Doppelstarter innerhalb eines Laufes wieder an den Start zu transportieren.



### 3.4. Pflichten der Teilnehmer

Die Teilnehmer sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass

- ihre Fahrzeuge während allen Rennläufen in allen Punkten des Rennreglements entsprechen (2.2.ff.). Insbesondere müssen sich die Fahrzeuge in einem technisch einwandfreien Zustand befinden, so dass bei ihrem Betrieb keine Gefahren für die Sicherheit der Teilnehmer und anderer Personen davon ausgehen. Dies gilt ungeachtet der vom Veranstalter durchgeführten technischen Abnahme.
- sie an Fahrerbesprechungen teilnehmen. Eine vorherige Besichtigung von Rennstrecke, Start- und Auslaufzone wird unbedingt empfohlen.
- durch ihr Verhalten keine Personen- und/oder Sachschäden verursacht werden.
- sie uneingeschränkt fahrtüchtig sind. Teilnehmer unter erkennbarem Alkohol-, Medikamenten- oder Drogeneinfluss werden vom Renngeschehen ausgeschlossen. Die Sicherheit aller Teilnehmer, Zuschauer sowie der Helfer haben uneingeschränkt Vorrang.
- in ihren Fahrzeugen ausschließlich angemeldete Teilnehmer (mit)-fahren. Die Haftung des Veranstalters ist ausgeschlossen. Bei Verletzung der vorstehend genannten Verpflichtungen stellen die betreffenden Teilnehmer den Veranstalter von etwaigen Ansprüchen Dritter frei. Im Übrigen ist die Haftung des Veranstalters für Schäden, die nicht auf einer Verletzung des Lebens, des Körpers oder Gesundheit beruhen, auf das Vorliegen einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung des Veranstalters oder eines Erfüllungsgehilfen des Veranstalters beschränkt. Mit der Abgabe der Teilnahmemeldung verzichten alle Teilnehmer und deren Erziehungsberechtigte auf jegliche Ansprüche gegen den Veranstalter, Ausrichter oder gegen juristische oder natürliche Personen, die mit der Veranstaltung in irgendeinem Zusammenhang stehen. Hierzu ist von jedem Teilnehmer bzw. seinen Erziehungsberechtigten eine Haftungsausschlussklärung auszufüllen und zu unterzeichnen. Jeder Teilnehmer nimmt auf eigene Gefahr teil. Die Haftungsausschlussvereinbarung wird mit der Abgabe der Teilnahmemeldung und der Haftungsausschlussklärung an den Veranstalter, allen Beteiligten gegenüber wirksam.

### 3.5 Technische Abnahme

Die technische Abnahme seitens Speeddown Deutschland erfolgt nur für jene Fahrzeuge, die an der Deutschen Meisterschaft teilnehmen. Weitere vom Veranstalter zugelassene Klassen, werden von ihm kontrolliert. Die Kontrolle dieser Fahrzeuge liegt nicht in der Verantwortung von Speeddown Deutschland.

Die technische Abnahme umfasst alle unter Technische Bestimmungen (2.ff) aufgeführten Regelungen und deren korrekte Umsetzung. Für die Gewichtskontrolle der Speedklassen muss während der technischen Abnahme und der Kontrolle während des gesamten Rennens eine



Waage zur Verfügung stehen.

Alle Teilnehmer/innen haben bei der technischen Abnahme auch die vorgeschriebene vollständige persönliche Schutzausrüstung mitzuführen (siehe 2.2.1.2.).

Außerhalb der bekanntgegebenen Zeit kann eine technische Abnahme nicht garantiert werden. Ohne technische Abnahme ist ein Start nicht möglich. Sollte eine Korrektur angeordnet werden und diese innerhalb einer festgesetzten Zeit nicht möglich, wird das Fahrzeug entsprechend aus der Wertung genommen. Die Fahrzeuge sind so zur technischen Abnahme vorzuführen, wie sie am Rennen teilnehmen. Nachträglicher Einbau von Zusatzeinrichtungen und das Mitführen von Gegenständen, die die Fahrsicherheit beeinträchtigen, ist nicht statthaft. Alle unter 2.2.1 aufgeführten Allgemeinen Bestimmungen finden hier Anwendung. Alle im Fahrzeug mitgeführten persönlichen Gegenstände und Bedarf wie Getränke, Lebensmittel, Werkzeug, Regenbekleidung u.ä. sind so zu sichern, dass sie auch im Falle eines Unfalls nicht Fahrer oder Beifahrer gefährden können.

Sollte sich ein Teilnehmer für eine Speed-Kategorie gemeldet haben, bei der technischen Abnahme die Bedingungen jedoch nicht erfüllen, kann er in die entsprechende Gleichmäßigkeitsklasse wechseln. Fahrzeuge, die auf Grund ihres Erscheinungsbildes vermuten lassen, dass sie den Belastungen des Rennens nicht standhalten, können vom Start ausgeschlossen werden, auch wenn die anderen technischen Bedingungen erfüllt sind.

Die technischen Kommissare sind berechtigt, jederzeit Kontrollen zur Einhaltung aller Regeln (z.B. technischer Zustand des Fahrzeugs, Gewicht, Luftdruck, persönliche Schutzausrüstung) durchzuführen.

Die Entscheidungen der technischen Kommissare sind bindend.

### **3.5.1 Startnummern**

Die Startnummern werden von der Rennleitung (siehe 4.1.) vergeben. Die Ausgabe erfolgt bei der technischen Abnahme. Startnummern dürfen erst nach erfolgreicher technischer Abnahme angebracht werden. Sie sind am Fahrzeug so anzubringen, dass sie deutlich zu sehen sind. Ältere Startnummern sind zu entfernen oder abzudecken um Irrtümer bei der Zeitmessung zu vermeiden.

### **3.5.2. Gewichtskontrollen**

Die bei den Speedklassen vorgegebenen klassenspezifischen Maximalgewichte müssen während des gesamten Rennens eingehalten werden. Während der technischen Abnahme sind Korrekturen zulässig, sofern innerhalb des angegebenen Zeitraums der technischen Abnahme eine Nachprüfung möglich ist. Wird das jeweilige Gewichtslimit in den Kategorien C 1 - 3 bei der technischen Abnahme überschritten und kann nicht durch Demontage von Ballast oder der Herausnahme persönlicher Gegenstände ausreichend gemindert werden, kann das Fahrzeug nur in der nächsthöheren Klasse zum Start zugelassen werden. Bei allen anderen Speedklassen ist bei einem nicht



änderbaren Überschreiten des Maximalgewichtes, nur noch ein Start in den Gleichmäßigkeitsklassen möglich. Gewichtskontrollen können während des Rennens in der Start- und/oder nach der Zieldurchfahrt und direkt nach Verlassen der Bremszone durchgeführt werden (siehe auch 2.1.ff.). Alle Fahrer/innen der Speedklassen (C 1 - C 10) sind verpflichtet, diese Kontrollen durchführen zu lassen. Umgehen Fahrer/innen diese Kontrollen werden sie für den entsprechenden Lauf disqualifiziert. Im Wiederholungsfall erfolgt eine Disqualifikation für den gesamten Wettbewerb. Sollte im Anschluss der Bremszone gewogen werden, ist durch Schilder und/oder Streckenposten eindeutig auf den Standort der Waage hinzuweisen. Wird das Maximalgewicht bei Kontrollen überschritten, wird der/die Fahrer/in beim ersten Mal für den entsprechenden Lauf disqualifiziert. Im Wiederholungsfall erfolgt die Disqualifikation für den gesamten Wettbewerb. Gewichtskontrollen auf Wunsch der Fahrer/in sind möglich, wenn der Verlauf der Veranstaltung dabei nicht gestört wird.

### 3.5.3. Luftdruckmessung

Eine Luftdruckmessung findet direkt vor dem Start statt, sollte der Luftdruck den Maximalwert überschreiten wird das Fahrzeug nicht zum Start zugelassen. Alle Ventile müssen für die Messung zugänglich sein.

Sollte beim Messen erheblicher Druckverlust entstehen, muss eine Pumpe am Start bereitgestellt werden, mit dem der/die Fahrer/in den Luftdruck erneut anpassen kann.

### 3.5.4. Reparaturen

Reparaturen sind grundsätzlich erlaubt, wenn dadurch keine Verzögerung des Rennens stattfindet. Der/die Teilnehmer/in hat pünktlich wieder am Start in seiner Klasse zu erscheinen.

Bei einem Unfall welcher eine Fahruntüchtigkeit der Fahrzeuges zur Folge hat, kann der/die Fahrer/In ein Fahrzeug aus derselben Kategorie ausleihen. Dies insofern das Fahrzeug dem Reglement entspricht, eine Technische Kontrolle mit Erfolg stattgefunden hat und dessen übliche/r Fahrer/in am Rennen nicht teilnimmt. Weiter muss das Einverständnis der gesamten betroffenen Kategorie eingefordert werden.

## 4. Rennablauf

### 4.1 Rennleitung und -jury

Der Veranstalter ernennt einen Rennleiter. Er ist der Einzige, der die Befugnis hat, das Rennen zu starten oder zu stoppen. Er muss in der Lage sein, mit dem Start- und Zielpersonal sowie den Streckenposten per Funk zu kommunizieren.

Die Rennjury besteht aus Rennleiter (Veranstalter), dem Jurypräsidenten (SDD) und einem SDD-Delegierten. Die Rennjury entscheidet einzig über alle Belange, die den Rennablauf und die



sichere Durchführung des gesamten Wettbewerbs betreffen. Hierzu zählen offizielle Proteste, sonstige Unstimmigkeiten, Annullierungen von Wertungsläufen oder die Festlegung über die Anzahl gültiger Wertungsläufe, sofern die Witterung eine sichere Durchführung des Wettbewerbs nicht erlaubt (siehe auch 4.5.).

Technische Kommissare werden gemeinsam vom Veranstalter und Speeddown Deutschland bestimmt und kontrollieren die Einhaltung der technischen Vorschriften an den Fahrzeugen.

Der für den Start verantwortliche Kommissar ernennt der Veranstalter.

**4.2 Fahrregeln**

Während des gesamten Rennbetriebes entscheidet ausschließlich die Rennleitung über die Freigabe zum Befahren der Rennstrecke. Nur die Rennleitung kann sicherstellen, dass kein Fahrzeug unter Wettbewerbsbedingungen die Rennstrecke befährt. Dies gilt auch für Rettungsdienste oder Schleppfahrzeuge.

Nachdem die Rennleitung die Rennstrecke mit roter Flagge befahren hat, darf diese von Zuschauern bis zur nächsten Freigabefahrt durch die Rennleitung (mit grüner Flagge) nicht mehr betreten bzw. überquert werden. Bei einem Zwischenfall « geschwenkte Flagge » haben die Fahrer/Innen ihre Fahrt zu verlangsamen und anzuhalten. Die durch die rote Flagge angehaltenen Fahrer/innen dürfen den Lauf wiederholen. Fahrer/innen welche durch Zuschauer, Tiere oder einem anderen gültigen Grund behindert werden, müssen sich unverzüglich mit hochgestrecktem Arm beim nächst-stehenden Streckenposten melden. Bei Streitfällen ist einzig die Aussage des Streckenpostens maßgebend. Bei Unklarheit entscheidet die Rennjury.

Flagge	Bedeutung
	- Behinderung oder Hindernis auf der Fahrbahn. - Abbruch des Rennlaufes. - Sofort rechts heranfahren und anhalten, den Weisungen der Streckenposten folgen
	- Die Strecke ist frei. - Eine eventuelle Behinderung ist aufgehoben. - Der Start kann fortgesetzt werden. - Die Freigabe der Strecke (grünes Flaggensignal) erfolgt nur nach Anweisung der Rennleitung.

Bei Nichtbeachten des Flaggensignals wird der einzelne Lauf für das jeweilige Fahrzeug gestrichen. Die Flaggensignale der Streckenposten gelten ausschließlich den Fahrer/Fahrerinnen.

Bei allen Kategorien gilt, dass das Fahrzeug beim Start sich aus eigener Kraft in Bewegung setzt. Ein Anschieben oder Abstoßen beim Start durch den Fahrer oder eine andere Person ist unzu-



lässig und führt zur Disqualifikation für den Wertungslauf.

Kommt das Fahrzeug auf der Rennstrecke zum vollständigen Stillstand, darf sie vom Fahrer oder einem Streckenposte angeschoben werden. Bei den Kategorien G1 – G3 führt ein unbegründetes Anhalten oder ein annähernder Stillstand während des Rennens ab 200m vor dem Ziel unzulässig und die Teilnehmer werden für den entsprechenden Lauf disqualifiziert. Grundsätzlich starten die Fahrer/innen kategorienweise. Die Startreihenfolge der Kategorien bestimmt die Rennjury. Bei Doppelstarts innerhalb einer Klasse müssen Ausnahmen gestattet werden. Jedoch sollte zur Chancengleichheit die zusätzlichen Starts in zeitlicher Nähe zum Start der Kategorie erfolgen.

Die Startfrequenz wird von der Rennleitung/ Zeitmessung festgelegt. Die Zeitnahme beginnt mit der Durchfahrt der Lichtschranke. Jeder Teilnehmer ist selbst dafür verantwortlich rechtzeitig nach Aufruf des Startpersonals am Start zu erscheinen. Ein Nachstart ist spätestens am Ende der gleichen Kategorie und nur in Absprache mit dem Startpersonal möglich.

Mit dem Überfahren der Ziellinie beginnt die Bremszone. Die Rennleitung teilt vor dem ersten Lauf in der Fahrerbesprechung mit, ob in der Bremszone vollständig angehalten werden muss, oder im Schrittempo bis zur Parkzone bzw. zur Kontrolle gefahren werden kann. Wird ein Stillstand in der Bremszone angeordnet, muss das Fahrzeug mit Hilfe der Streckenposten aus dem Bereich der Bremszone entfernt werden. Es ist unbedingt und ohne Diskussion den Weisungen der Streckenposten zu folgen.

### **4.3 Zeitmessung**

Die Zeitmessung erfolgt elektronisch mit einer Genauigkeit von mindestens 1/100 Sekunden. Wünschenswert ist eine Sektorzeit (Zwischenzeit) und die an dieser Stelle erreichte Geschwindigkeit zu erfassen.

Haben alle Kategorien ihren Lauf absolviert, sind den Fahrer/innen die Zwischenergebnisse bekannt zu geben. Dies kann online und/oder an den bekanntgegebenen Aushängen erfolgen. Idealerweise befinden sich die Aushänge in Wartebereichen bzw. Parkzonen.

### **4.4 Proteste**

Ein Protest gegen die Zeitmessung ist nicht möglich. Ansonsten können Fahrer/Beifahrer oder gesetzliche Vertreter innerhalb von 30 Minuten nach dem Ende des jeweiligen Laufes der Kategorie einen Protest einlegen. Der Protest ist bei der Rennjury schriftlich und durch Hinterlegung einer Kautions von 50 € einzureichen. Wird dem Protest stattgegeben, wird die Kautions zurückerstattet. Bei erfolglosem Protest fällt die Kautions dem Veranstalter zu. Unabhängig von offiziellen Protesten nimmt die Rennleitung und -jury gern Hinweise zu allen Belangen der Veranstaltung entgegen.



## 4.5 Wertung

Die Wertung erfolgt über mindestens drei Wertungsläufe. Sofern organisatorisch möglich, ist anzustreben, dass an beiden Wettbewerbstagen, jeweils mindestens 2 Wertungsläufe stattfinden. In den Speedkategorien (C 1 - C 10) kommen die jeweils schnellsten Wertungsläufe der einzelnen Wettbewerbstage zur Wertung. Ein (gezeiteter) Trainingslauf ist wünschenswert, aber nicht zwingend vorgeschrieben. Der Trainingslauf darf nicht nachträglich im Endresultat gewertet werden.

Findet parallel zur Deutschen Meisterschaft ein regionaler Wettbewerb statt, dürfen Fahrer der Speedklassen (C 1 - C 10) nicht daran teilnehmen, wenn hierfür zusätzliche Läufe erforderlich sind. Alle Fahrer der Speedklassen sollen während der Deutschen Meisterschaft zur Chancengleichheit eine identische Anzahl an Trainings- und Wertungsfahrten haben.

Sollte die Witterung eine gefahrlose Durchführung von mindestens drei Wertungsläufe verhindern, steht es der Rennleitung frei, die Anzahl der Wertungsläufe zu mindern.

Bei den Klassen nach Gleichmäßigkeit (G 1 – G 3) werden die beiden Läufe mit der geringsten Differenz gewertet. Der/die Fahrer mit der geringsten Zeitdifferenz gewinnen.

Neben den Klassen der Deutschen Meisterschaft kann der Veranstalter auch seine ortsüblichen Klassen durchführen. Es ist auch möglich, eine Rennklasse sowohl für die Wertung der Deutschen Meisterschaft, als auch für die ortsübliche Einteilung zu werten. Teilnehmer beider Wertungen fahren dabei nur ein Lauf, dieser wird für beide Wertungen gewertet.

## 4.6 Siegerehrung

Sofern neben der Deutschen Meisterschaft parallel lokale Rennen stattgefunden haben, bittet Speeddown Deutschland die Siegerehrung der Deutschen Meisterschaft vorrangig stattfinden zu lassen, da viele Teilnehmer der Deutschen Meisterschaft an diesem Tag noch eine längere Heimreise haben.

## 4.7 Disziplin

Alle Teilnehmer/innen der Deutschen Meisterschaft haben die Pflicht, während des Rennens das Reglement von Speeddown Deutschland zu beachten und einzuhalten. Bei justiziablen Vorkommnissen, bei Regelverstößen oder bei unsportlichem Verhalten kann die Rennleitung Sanktionen aussprechen. Je nach Grad und Schwere des Verstoßes kann die Rennleitung die Teilnehmer/in wie folgt bestrafen:

1. Eine Verwarnung für geringfügige Vergehen z.B. : leichte regelwidrige Handlungen während dem Rennlauf oder der Rückfahrt, Anhalten in einem verbotenen Bereich usw.
2. Disqualifikation des Rennlaufes bei gewichtigeren Vergehen oder wiederholtem Vergehen: z.B. unsportliches Verhalten von Teilnehmer/innen oder Besatzungsmitglied, Überschreiten der Gewichtsgrenze, Luftdruck der Reifen (siehe auch 3.5.2 und 3.5.3), Missachtung von



Flaggensignalen, bei wiederholter Verwarnung, usw.

3. Disqualifikation aus dem Rennen bei schweren Vergehen wie : z. B. Erhebliches Missachten des Wagenbaureglements (siehe auch 3.5.2 und 3.5.3.), schweres unsportliches Verhalten, Beleidigung oder Angriff gegen den Veranstalter und seinen Mitarbeitern/ Helfer, den Delegierten und Kommissaren von Speeddown Deutschland, Teilnehmer und Zuschauer, Einnahme von Alkohol oder Drogen vor oder während des Rennens usw.

### **5. Ausrichtung der Deutschen Speeddown Meisterschaft**

Der ernannte Ausrichter der Deutschen Meisterschaft kann dann mit dieser Veranstaltung Werbung machen. Erfahrungen haben gezeigt, dass die Meisterschaft viele zusätzliche Fahrer, Zuschauer und vor allem Sponsoren anzieht.

Die Deutsche Meisterschaft kann im Rahmen des sonst üblichen Rennablaufs integriert werden. Das heißt, dass die Deutsche Meisterschaft zusätzlich zu den bestehenden Klassen eines Rennveranstalters angeboten wird. Der Bewerber soll in seiner Bewerbung deutlich machen, dass er die Rahmenbedingungen für eine solche Veranstaltung gewährleisten kann, die Einteilung der Rennklassen berücksichtigt und für die Einhaltung der technischen Bestimmungen sorgt.

Insgesamt liegt der Großteil der Verantwortung und der Aufgaben beim Veranstalter.

Weiterhin hat der Bewerber alles selbständig zu organisieren. Die Delegierten von Speeddown Deutschland stehen beratend zur Verfügung. Alle Formulare können unter [www.speed-down-deutschland.de](http://www.speed-down-deutschland.de) als PDF heruntergeladen werden oder auf Nachfrage unter [info@speed-down-deutschland.de](mailto:info@speed-down-deutschland.de) zugesendet werden.

Die Bewerbung des Veranstalters ist bis spätestens 30.10. des vorgängigen Jahres formfrei schriftlich einzureichen unter [info@speed-down-deutschland.de](mailto:info@speed-down-deutschland.de)

Wir hoffen auf viel Interesse. Für wen diese Veranstaltung in diesem Jahr nicht möglich ist, kann sich in den darauf folgenden Jahren bewerben.

#### **5.1 Unterlagen und Kriterien für einen Veranstalter**

- Kurze Vorstellung des Bewerbers  
(z. B. Ort, bisherige Erfahrungen, Größe der Veranstaltung)
- Termin: Die Deutsche Meisterschaft darf nicht am letzten Wochenende im Juli stattfinden, Termin ist für die Europameisterschaft reserviert.
- Streckenbeschreibung: Die Strecke und die Rücktransportstrecke sollen beschrieben werden. Die Streckenlänge soll möglichst nicht unter 800 m liegen.  
Konzept zur Streckenabsicherung vorlegen (auch Fotos möglich).  
Bei Bedarf einer Startrampe, diese dokumentieren (z.B. Foto).
- Der Bewerber muss einen Zeitplan vorlegen.
- Der Bewerber soll deutlich machen, wie die Einhaltung der technischen Bestimmungen



gewährleistet wird (ortsübliches Reglement vorstellen).

- Zeitmessanlage muss vorgestellt werden. z.B. Art und Fabrikat, Kontakt der Zeitnehmer zum Start u.a.
- Anmeldeformular vorstellen
- Mit der Anmeldung müssen die Teilnehmer die Einteilung der Rennklassen erhalten und Zugriff auf die Technischen Bestimmungen haben, z.B. per Website oder per Post.
- Teilnehmer müssen bei der Anmeldung zur Deutschen Meisterschaft unterschrieben haben, dass sie bzw. ihre Erziehungsberechtigten eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, welche die Gefahren für eine solche Veranstaltung einschließt. Ebenso müssen die Teilnehmer schriftlich erklären, dass sie die Haftung bei Unfällen übernehmen.
- Die Ausschreibung muss ebenfalls enthalten, dass die Fahrer auch beim Schleppen der Fahrzeuge zum Start die Schutzkleidung tragen.
- Preisgestaltung vorstellen (bis zu 6 € Meisterschaftszuschlag für Pokale u. ä. möglich)
- Campingbedarf abfragen
- Größe der Campingfläche und Lageplan
- Strom und mindestens 2 Toiletten
- Weg zum Camping dokumentieren
- Wie kommen die Seifenkisten vom Camping zur Rennstrecke/Fahrerlager
- Verpflegung für die Fahrer sichern
- Sonderpreise für den jüngsten und für den ältesten Teilnehmer (nicht zwingend)

Info: Beim Druck von Urkunden, Medaillen, T-Shirts, Plakaten oder ähnlichem darf das Logo von Speeddown Deutschland nach Absprache verwendet werden.

## 6. Änderungen

Wichtige Informationen werden im Internet, an der Schautafel und im Fahrerlager veröffentlicht oder durch Lautsprecheransagen bekannt gegeben.

Änderungen des Reglements zur Deutschen Meisterschaft werden unter [www.speed-down-deutschland.de](http://www.speed-down-deutschland.de) veröffentlicht.

Die Ergebnislisten werden an der Schautafel und im Internet veröffentlicht. Mitteilungen und Zeitlisten sind in deutscher Sprache verfasst.