

Reglement Vintage Schweizermeisterschaft

FHRM Freunde historischer Renn-Motorräder

FMS Fédération Motocycliste Suisse



Ausgabe Februar 2012



Inhalt

1. Zielsetzung
2. Bergrennen
3. Rundstreckenrennen
4. Teilnehmer
5. Zugelassene Motorräder und Seitenwagen
6. Anmeldung zur Meisterschaft
7. Klasseneinteilung
8. Veranstalter
9. Anmeldung zur jeweiligen Veranstaltung
10. Allgemeine Fahrvorschriften
11. Versicherung
12. Lizenzen
13. Obligatorische Fahrerausrüstung
14. Flaggenzeichen
15. Administrative Kontrolle
16. Technische Kontrolle
17. Startnummern
18. Startaufstellung
19. Zeitmessung
20. Punkteverteilung
21. Beschwerden / Proteste
22. Haftung
23. Ausschlüsse
24. FHRM Rennkommission
25. Technisches Fahrzeugreglement Allgemein
26. Technisches Fahrzeugreglement Seitenwagen
27. Technisches Fahrzeugreglement Solo
28. Rennbetrieb
29. Verhaltenskodex Teilnehmer

1. Zielsetzung

Sinn der Gleichmässigkeitläufe ist es, Renn- und Sport-Motorräder sowie historische Eigenbau-Rennmaschinen aus der ehemaligen Sport- und Rennszene in zeitgemässer Form einzusetzen und einem breiten Publikum vorzuführen. Darüber hinaus wird Nachbauten, (sogenannten Replicas) welche mit historischer Technik neu aufgebaut wurden, in gleicher Weise eine Fahrmöglichkeit geboten. Diese Art des Fahrens soll sicherstellen, dass unersetzliches, historisches Material erhalten bleibt und nicht unter Rennbedingungen verschlissen wird.

2. Bergrennen

Einzelstart, stehend, laufender Motor, Startintervall ca. 20 Sekunden. Damit sich die Konkurrenten auf der Strecke gegenseitig nicht behindern werden die Motorräder der Geschwindigkeit nach eingereiht (schnellstes Motorrad zuerst). Aus zwei oder mehreren Läufen, der erste gibt jeweils die Richtzeit, wird die Zeitdifferenz ermittelt. Sieger wird der Teilnehmer mit der kleinsten Zeitdifferenz. Bei Differenzgleichheit entscheidet das ältere Baujahr des Motorrades über den besseren Rang, ist auch dann noch Gleichheit entscheidet das höhere Alter des Fahrers.

3. Rundstreckenrennen

Massenstart, stehend, laufender Motor. Damit sich die Konkurrenten beim Start und auf der Strecke nicht gegenseitig behindern, sind die Motorräder in der Startaufstellung nach Möglichkeit der Geschwindigkeit nach eingereiht (schnellstes Motorrad zuerst usw.)

Aus mehreren Runden, oder aus zwei Läufen wird die Zeitdifferenz ermittelt. Sieger wird der Teilnehmer mit der kleinsten Zeitdifferenz. Bei Differenzgleichheit wird entschieden wie bei Punkt 2. "Bergrennen". Alter der Maschine, Alter des Fahrers.

Die Gleichmässigkeit wird bei der Rundstreckenveranstaltung wie folgt ermittelt:

A:

Die zweite Runde wird als Masterrunde gemessen. Eine weitere Runde, die nur dem Rennleiter und der Zeitnahme bekannt ist, wird gemessen. Derjenige mit der kleinsten Zeitdifferenz zur Masterrunde ist der Sieger.

B:

Die zweite Runde wird als Masterrunde gemessen. Weitere Runden werden mit der Masterrunde verglichen und die Abweichungen addiert. Derjenige mit der total kleinsten Differenz zur Masterrunde ist der Sieger.

C:

Aus zwei Läufen wird die Differenz ermittelt. Sieger wird derjenige mit der kleinsten Differenz.

4. Teilnehmer

Um an der Meisterschaft teilnehmen zu können, ist die Mitgliedschaft beim FAM und bei der FHRM für Fahrer und Beifahrer obligatorisch. Der jeweilige Jahresbeitrag muss fristgerecht vor Saisonbeginn bezahlt sein. Der Teilnehmer muss im Besitz eines gültigen Führerausweises seiner Kategorie sein. Die weiteren Teilnahmebedingungen an den einzelnen Veranstaltungen (Lizenzen, Lärm, Startgeld) wird vom jeweiligen Veranstalter bestimmt. Fahrer, die sich nicht an die Weisungen der FHRM oder

der Veranstalter halten, können ohne Zurückerstattung allfällig bezahlter Startgelder von der Meisterschaft oder von Veranstaltungen ausgeschlossen werden.

5. Zugelassene Motorräder und Seitenwagen

Es werden nur Motorräder und Seitenwagen zur Meisterschaft zugelassen, welche speziell für Rennen gebaut oder abgeändert wurden. Nicht zugelassen sind „normale“ Strassenmotorräder oder – Seitenwagen. Die Rennfahrzeuge dürfen keine Lampen, Rückspiegel, Haupt- oder Seitenständer aufweisen. Bei Vorkriegsmaschinen sind Hauptständer erlaubt, müssen aber einwandfrei gegen selbständiges Herunterklappen gesichert sein. Zugelassen zur Meisterschaft sind Motorräder und Seitenwagen bis Baujahr **31.12.1976**. Ebenso zugelassen sind Replicas, welche mit Technik **bis Ende 1976** neu aufgebaut wurden. Fahrzeuge die nicht dem technischen Reglement (siehe Punkt 25., 26. und 27. entsprechen, werden nicht zur Meisterschaft zugelassen.

6. Anmeldung zur Meisterschaft

Die Anmeldung zur Meisterschaftsteilnahme erfolgt durch das korrekte Ausfüllen und fristgerechte einsenden des offiziellen Anmeldeformulars an das FHRM Sekretariat.

Es können maximal 2 Motorräder angemeldet werden. Dazu muss für jedes Fahrzeug ein separates Formular ausgefüllt werden. Es gibt 2 Varianten von Ersatzmotorrad.

Variante 1:

Motorräder werden abwechselnd eingesetzt und können während einer Veranstaltung öfters gewechselt werden. Idealfall ist gleiche Marke und Kubik. Bei unterschiedlichen Jahrgängen wird das ganze Jahr hindurch immer das jüngere Motorrad für die Meisterschaft gewertet. Bei unterschiedlichen Marken und Kubik entscheidet die Kommission nach Rücksprache mit dem Fahrer über die Klasseneinteilung .

Variante 2:

2. Motorrad ist nur Ersatzfahrzeug und wird nur im „Notfall“ eingesetzt. In diesem Fall ist auf der Anmeldung unbedingt klar zu vermerken , welches das effektive Einsatzfahrzeug ist.

Wenn das Ersatzfahrzeug eingesetzt wird, muss das unbedingt vorher der Rennkommission (oder einem Mitglied derselben) mitgeteilt werden. In diesem Fall ist dann der effektiv gefahrene Jahrgang für die Rangliste entscheidend.

Wenn zwingende Gründe vorliegen und die Klasseneinteilung passt, kann ausnahmsweise während der Saison nach Rücksprache mit der Rennkommission ein Motorrad nachgemeldet werden. Selbstverständlich müssen auch die Zweit-Motorräder die Technischen- und Jahrgangs-Kriterien erfüllen.Grundsätzlich gilt also: Es geht kein Fahrzeug an den Start, das nicht bei der FHRM angemeldet ist.

7. Klasseneinteilung

Die Klasseneinteilung erfolgt nach Anmeldeschluss für die laufende Saison durch die Rennkommission.

8. Veranstalter

Die FHRM wickelt ihre Jahresmeisterschaft unter der Obhut verschiedener Veranstalter ab.

Die Veranstalter entscheiden über Startgeld, Zeitplan, Teilnahmebedingung, notwendige Lizenzen, Ruhezeiten etc. Wir haben uns an die Anordnungen und Weisungen der jeweiligen Veranstalter zu halten. Der Veranstalter führt eine administrative Kontrolle und eine technische Maschinenabnahme durch. Ebenso wird die Fahrerausrüstung geprüft. Auf all diese Sachen hat die FHRM keinen Einfluss.

9. Anmeldung zu Veranstaltungen

Wer sich bei der FHRM fristgerecht zur Meisterschaft anmeldet, wird durch das FHRM Sekretariat bei den Veranstaltern vor Saisonbeginn gemeldet. Dadurch erhält jeder Teilnehmer direkt vom Veranstalter ein Anmeldeformular. Anmeldefrist und Zahlungsbedingungen sind einzuhalten. Die Startgeldrückzahlungs- Bedingungen werden ebenfalls vom Veranstalter festgelegt. Merke, in den meisten Fällen ist Startgeld „Reuegeld“.

10. Allgemeine Fahrervorschriften

Fahrer, die durch ihre Fahrweise während des Trainings oder den Gleichmässigkeitsläufen andere Teilnehmer behindern oder gefährden, sich den Anforderungen einer solchen Veranstaltung nicht gewachsen zeigen oder sich den Weisungen des Veranstalters oder der FHRM Rennkommission widersetzen, können ohne Rückerstattung des Startgeldes von einer oder weiteren Veranstaltungen ausgeschlossen werden. Fahrer, die überholt werden, müssen dem Überholenden sofort Platz machen und die Ideallinie freigeben. Der Überholende selber ist ebenfalls zu grösster Vorsicht verpflichtet. Im Falle eines Fahrzeugschadens, wenn möglich, den linken Arm beim Ausrollen hochheben! Fahrzeug so abstellen, dass eine Gefährdung anderer Teilnehmer ausgeschlossen ist. Das Mitführen von Stoppuhren oder das Manipulieren mit Uhren während den Trainings oder Gleichmässigkeits-Läufen ist aus Sicherheitsgründen verboten. Zuwiderhandlungen werden mit Ausschluss aus der Wertung bestraft.

11. Versicherung

Wird vom jeweiligen Veranstalter individuell bestimmt. Grundsätzlich gilt jedoch: Jeder Teilnehmer nimmt auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Der Veranstalter übernimmt gegenüber den Teilnehmern keinerlei Haftung für Personenschäden sowie Sach- und Vermögensschäden. Die Teilnehmer verzichten unter Ausschluss des Rechtsweges durch Abgabe der Nennung, für sich und die ihnen gegenüber unterhaltsberechtigten Personen für jeden im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfall oder Schaden, auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriffes gegen den Veranstalter.

Jedem Meisterschaftsteilnehmer wird überdies empfohlen, sich privat gegen Lohnausfall zu versichern. Details zum Versicherungswesen werden im Anhang des Anmeldeformulars beschrieben.

12. Lizenz

Lizenzen werden in der Schweiz von der FMS ausgestellt. Für die FHRM-Meisterschaft muss zwingend eine National Vintage oder Inter Vintage Lizenz gelöst werden. Fun-Lizenzen sind ausdrücklich nicht zulässig. Dazu sind die Bedingungen der FMS zu erfüllen. Der Deckungsumfang ist je nach Lizenzart unterschiedlich. Beste Deckung bietet die Inter Vintage-Lizenz.

13. Obligatorische Fahrerausrüstung – Stand Januar 2008

- Integralhelm mit Doppelringverschluss obligatorisch (homologiert nach ECE-R 22.05) (Stand 2008)
- Einteiliges Lederkombi
- Rückenprotektor
- Lederhandschuhe
- verstärkte Lederstiefel

Die Fahrerausrüstungsprüfung / Kontrolle ist Bestandteil der Fahrzeugabnahme, bzw. der technischen Kontrolle des Veranstalters. Die Fahrerausrüstung kann vom Veranstalter auch beim Start stichprobenweise kontrolliert werden.

14. Flaggenzeichen

Die Flaggenzeichen können je nach Veranstalter und Land (z.B. Frankreich) verschieden sein.

14.1 Rundstrecken

Nationalflagge

Start

Rote Flagge

Der Lauf / das Training ist abgebrochen. Langsam und mit grösster Vorsicht zur Box / Fahrerlager zurückfahren.

Gelbe Flagge stillgehalten

Achtung Gefahr, Überholverbot.

Gelbe Flagge: geschwenkt

Grosse Gefahr, Geschwindigkeit reduzieren, zum Anhalten bereit halten, Überholverbot.

Gelbe Flagge mit roten Streifen

Achtung Rutschgefahr, (Öl, Ölbinder, verschmutzte Fahrbahn)

Grüne Flagge

Strecke frei

Blaue Flagge: stillgehalten

Überholvorgang eines schnelleren Fahrers oder eine Überrundung steht in Kürze bevor.

Blaue Flagge: geschwenkt

Überholvorgang hat begonnen.

Weisse Flagge geschwenkt

Überholverbot. Vorsicht, Krankenwagen oder Dienstfahrzeug ist im nachfolgenden Streckenabschnitt auf der Strecke. Bei einem Stopp dieses Fahrzeuges im betreffenden Abschnitt wird zusätzlich die gelbe Flagge geschwenkt.

Schwarze Flagge in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

bedeutet Halt für dieses Fahrzeug nach Abschluss der Runde.

Schwarzweiss karierte Flagge

Ende des Laufes / Ziel.

14.2 Bergrennen

Nationalflagge

Start

Rote Flagge

Sofortiger Stopp (Bergungsfahrzeug oder Sanität auf der Strecke).

Gelbe Flagge stillgehalten

Achtung Gefahr (eventuell defektes Motorrad am Streckenrand).

Gelbe Flagge geschwenkt

Achtung grosse Gefahr im nachfolgenden Streckenabschnitt, Geschwindigkeit reduzieren, zum Anhalten bereithalten, Überholverbot. Bei einer Behinderung auf der Strecke, die zum Stopp oder einem grossen Zeitverlust führen kann, darf der Lauf im Training nicht wiederholt werden. Es muss nach Freigabe der Strecke weiter bis ins Ziel gefahren werden. Im Rennlauf unbedingt warten bis der Rennleiter kommt. Der Rennlauf kann wiederholt werden.

Gelbe Flagge mit roten Streifen

Achtung Rutschgefahr, (Öl, Ölbinder, verschmutzte Fahrbahn).

Blaue Flagge stillgehalten

Achtung, schnelleres Fahrzeug kommt von hinten und will überholen.

Blaue Flagge geschwenkt

Überholvorgang hat begonnen.

Schwarzweiss kariert

Ende des Laufes / Ziel.

Sind Abweichungen im Bezug auf Flaggen-Signale vom Veranstalter festgelegt worden, muss das an einer Fahrerbesprechung (Briefing) bekannt gegeben werden. Den Streckenposten ist in jedem Fall Folge zu leisten.

15. Administrative Kontrolle

Die Teilnehmer haben persönlich zur administrativen Abnahme / Kontrolle beim Veranstalter zu erscheinen. Folgende Dokumente müssen unaufgefordert vorgelegt werden.

Führerausweis (Original, Kopie ist unzulässig)

Einzahlungsabschnitt / Quittung Startgeld

Lizenz (obligatorisch)

Mit Vorteil eine Kopie der Anmeldung zur Veranstaltung

Nennbestätigung des Veranstalters

16. Technische Kontrolle

Jeder Teilnehmer hat sein Fahrzeug dem Veranstalter zur Maschinenabnahme vorzuführen. Wenn an der jeweiligen Veranstaltung ein zweites Fahrzeug eingesetzt wird, so muss auch dieses durch die technische Kommission des Veranstalters abgenommen werden. Ohne Fahrzeugabnahme darf kein Fahrzeug auf der Rennstrecke bewegt werden. Auch nicht zu einer Trainingsfahrt! Bei einem schwerwiegenden Mangel hat auch die FHRM Rennkommission das Recht, ein Fahrzeug auch nach der Abnahme durch den Veranstalter zu beanstanden bzw. zurückzuweisen.

Zur technischen Abnahme ist immer auch der Helm mitzubringen. Evtl. das Kombi oder sogar die ganze Ausrüstung (wird vom Veranstalter bestimmt).

Die historische Abnahme der Fahrzeuge unserer Meisterschaft obliegt der FHRM Rennkommission. Das heisst, wenn ein Fahrzeug, das zu Saisonbeginn dem FHRM-Reglement entsprach, zwischenzeitlich so verändert wurde, dass es nicht mehr dem Reglement entspricht, kann es von künftigen FHRM-Veranstaltungen ausgeschlossen werden, bis der reglementsconforme Zustand wieder gegeben ist.

Speziell zu beachten in Frankreich

Motorölauffangwanne

Fussrasten dürfen keine Bohrung aufweisen (mit Schraube oder Gummi verschliessen).

Wenn das hintere Kettenrad durch den Auspuff nicht genügend abgedeckt wird, ist ein spezieller Schutz zu montieren.

Vorstehende Bolzen wie z.B. Kettenspanner sind mit Gummischlauch abzudecken.

Lenkerenden dürfen keine Öffnungen aufweisen.

17. Startnummern

Die Zuteilung der Startnummern erfolgt durch die FHRM Rennkommission. Form, Grösse, Farbe, Anzahl und Platzierung der Startnummerschilder und deren Beschriftung muss den technischen Bestimmungen für historische Fahrzeuge entsprechen (ein Schild vorne 2 Schilder seitlich). Die Startnummerschilder sind ellipsenförmig mit einer Höhe von 230 mm und einer Breite von 280 mm. Die Zahlen sollten möglichst gross und gut lesbar sein. Bei den Farben sollte es sich um matte Farben gemäss Farbskala handeln, das heisst schwarz RAL Nr. 9005, gelb RAL Nr. 9003, weiss RAL Nr. 9010.

18. Startaufstellung / Startreihenfolge

Bei Bergrennen erfolgt der Start nach der Startnummernreihenfolge. Bei Rundstreckenrennen, z.B. bei gemischten Gruppen mit Openklasse nach den Weisungen des Veranstalters. Eventuell werden dabei Trainingszeiten berücksichtigt. Bei Bergrennen mit mehreren Startgruppen kann / wird uns der Veranstalter einer, oder eventuell sogar unterschiedlichen Gruppen zuordnen.

19. Zeitmessung

Die Zeitmessung wird in der Regel vom Veranstalter organisiert. Gewisse Veranstalter stellen Transponder zur Verfügung. Dafür wird ein Depot verlangt. Dieses Geld wird in der Regel (gilt nur für FHRM Veranstaltungen) durch die FHRM hinterlegt. Bei Verlust des Transponders ist jedoch der Fahrer verantwortlich und persönlich haftbar. Die FHRM wird sich in einem solchen Fall nicht an den Kosten beteiligen.

20. Punkteverteilung

1. Rang - 25 Punkte	6. Rang - 10 Punkte	11. Rang - 5 Punkte
2. Rang - 20 Punkte	7. Rang - 9 Punkte	12. Rang - 4 Punkte
3. Rang - 16 Punkte	8. Rang - 8 Punkte	13. Rang - 3 Punkte
4. Rang - 13 Punkte	9. Rang - 7 Punkte	14. Rang - 2 Punkte
5. Rang - 11 Punkte	10. Rang - 6 Punkte	15. Rang - 1 Punkt

Für die Vergabe der Punkte muss bei Bergrennen das Ziel in zwei Wertungsläufen passiert sein.

21. Beschwerden / Proteste

Beschwerden nimmt die FHRM-Rennkommission entgegen und kümmert sich um die Angelegenheit.

22. Haftung

Siehe auch unter Punkt 11. Versicherung. Der Fahrer kann unter Umständen wegen fahrlässigem oder grobfahrlässigem Fahren oder Benehmen auf dem Veranstaltungsgelände (Fahrerlager, Vorstart) oder auf der Strecke zur Verantwortung gezogen bzw. haftbar gemacht werden. Gilt sowohl für Sach- wie auch für Personenschäden.

23. Ausschlüsse

Ein Fahrer, der sich vorsätzlich nicht an das FHRM Reglement hält oder extrem negativ auffällt, kann von der FHRM Rennkommission verwarnet oder im Extremfall von der Meisterschaft ausgeschlossen werden.

Wer den FAM / FHRM Beitrag bis Saisonbeginn nicht bezahlt, wird nicht zur Meisterschaft zugelassen.

24. FHRM – Rennkommission

Die FHRM Rennkommission überwacht die Einhaltung des FHRM Reglements.

Die Kommission ist Ansprechpartner für technische Angelegenheiten.

Die Kommission entscheidet über Zulassung oder Nichtzulassung eines Fahrzeuges oder einer Person zur Meisterschaft.

Die Kommission ist auch Ansprechpartner bei allfälligen zwischenmenschliche Problemen unter den Fahrern.

Die Kommission nimmt Beschwerden entgegen und probiert Lösungen zu finden.

Die Mitglieder der Rennkommission werden an der FHRM-Hauptversammlung (Frühjahrsversammlung) jeweils für die Amtsdauer von drei Jahren gewählt.

25. Technisches Fahrzeugreglement allgemein

Wichtige Details zu einzelnen Punkten, welche Fahrzeugspezifisch unterschiedlich sind, werden unter Punkt 26. und Punkt 27. detailliert beschrieben.

25.1 Motoren

Siehe für Gespanne unter Punkt 26.

Siehe für Solomotorräder unter Punkt 27.

25.2 Rahmen

Rahmen haben grundsätzlich dem Original zu entsprechen. Für Nachbauten gilt dasselbe. Sinnvolle Rahmen-Verstärkungen sind erlaubt, wenn sie das Gesamterscheinungsbild nicht negativ beeinflussen.

Das Material muss immer der Epoche entsprechen. Bei Eigenbau-Rennmaschinen wird nur akzeptiert, was in der damaligen Zeit von Material und technischem Wissen her bekannt war. Bei unbekanntem Objekten ist ein historischer Nachweis zu erbringen.

25.3 Gabeln

Gabeln müssen der Epoche entsprechen. Keinesfalls erlaubt sind Gabelholm-Durchmesser über 38 mm und Upside-Down Gabeln (ausser historisch belegt). Details zu Gabeln siehe auch unter Punkt 26. und 27.

25.4 Schwingen / Stossdämpfer hinten

Schwingen haben der Epoche zu entsprechen. Alu- und Kastenschwingen sind nur erlaubt wenn historisch belegt. Nicht erlaubt sind Cantilever oder andere Systeme der Federung mit Umlenkensystem, ausser sie sind Original. Stossdämpfer hinten dürfen in Federvorspannung und Dämpfung einstellbar sein.

Details zu Federung siehe auch unter Punkt 26. und 27.

25.5 Bremsen und Seilzüge

Art und Ausführung der Bremsanlage sollten dem Original entsprechen. Allfällige erlaubte Änderungen sind unter Punkt 26. und 27. beschrieben. Jedes Fahrzeug muss zwei voneinander unabhängige, wirksame und sicher zu betätigenden Bremsen haben. Jede dieser Bremsen muss in der Lage sein, das Fahrzeug angemessen zu verzögern. Bei Bremsen mit Seilzügen dürfen nur Löt- oder allenfalls Klemmnippel verwendet werden. Schraubnippel sind verboten. Die Kabel müssen scheuerfrei verlegt sein. Seilzüge dürfen unter vollem Lenkeinschlag (gilt auch für Kupplungs- und speziell für Gaszüge) nicht unter Spannung geraten. Bei Scheibenbremsen sind die Bremszangen-Schrauben mittels Metalldraht und die Bremsscheiben-Montageschrauben entweder mit Stopmuttern, Draht oder Umbiegeblechen zu sichern.

25.6 Reifen

In allen Kategorien müssen profilierte Reifen gefahren werden. Es werden keine Slicks oder nachgeschnittene Slicks zugelassen. Die Profiltiefe muss vor Beginn der Trainings oder den Gleichmässigkeitsläufen mindestens 1.6 mm (50 ccm = 1 mm) betragen. Die Dimension der Reifen und der Felgen müssen zusammenpassen. Die Breite der Felge bestimmt auch das Rundungsprofil. Es ist nicht zulässig, zugunsten breiterer Felgen oder Reifen die Radaufhängungsteile auszunehmen bzw. zu schwächen. Übermässig alte und stark ausgehärtete Reifen sind zum Wettbewerb nicht zugelassen. Es ist verboten die Reifen vor dem Start mit Reifenwärmern oder anderen Hilfsmitteln (Gasbrennern etc.) aufzuwärmen.

25.7 Neigungswinkel

Der mögliche Neigungswinkel des Motorrades muss der Epoche entsprechen. Es muss vermieden werden, dass ein Motorrad schon vor Erreichen des Bereichs von 45 Grad hart aufsetzt und aushebelt.

25.8 Lenker, Lenkeinschlag , Lenkerfreigang

Der Einschlagwinkel des Lenkers muss, bezogen auf die Geradeausstellung, nach jeder Seite beim Solomotorrad mindestens 15 Grad, bei den Gespannen 20 Grad betragen. Ein fester Endanschlag muss vorhanden sein, wobei dann der Abstand zwischen Lenkergriff und Tank bzw. Verkleidung mindestens 20 mm betragen muss. Der Lenker und seine Halteelemente müssen so ausgeführt sein, dass ein Versagen durch Rissbildung und Bruch nicht zu erwarten ist. Ungeschützte Lenkerenden müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein. Fahrzeuge, welche nicht mit einem Reibungslenkungs-Dämpfer ausgerüstet sind, dürfen mit einem Teleskoplenkungs-Dämpfer nachgerüstet werden (kein High-Tech Produkt!).

25.9 Laufende Antriebsteile

Laufende Antriebsteile, von denen eine Gefährdung ausgehen kann, müssen so weit abgedeckt sein, dass es für den Fahrer oder Beifahrer während der Fahrt ausgeschlossen ist, damit in Berührung zu geraten. Dies gilt sinngemäss besonders für Hinterrad und Seitenwagenrad eines Gespannes. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass Fahrer und Beifahrer vor einer direkten Einwirkung durch eine gerissene Primär- oder Hinterrackette geschützt sind. Wenn auf Kettenseite das hintere Kettenritzel nicht oder zu wenig durch den Auspuff abgedeckt ist, so muss ein zweckmässiger Schutz montiert werden.

25.10 Fussrasten

Fussrasten sollten mit Gummi überzogen oder durch eine Profilierung rutschfest sein. Die Enden sollten in einem Mindestradius von 8 mm abgerundet sein. Ungeschützte, hohle Fussrasten-Enden sind mit einem festen Material auszufüllen oder mit Gummi zu überziehen. Die Fussrasten sollten dem Original weitestgehend entsprechen. Fussrasten mit Klappmechanismus sollten selbständig in ihre Normalstellung zurückklappen.

25.11 Auspuffanlage

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

25.12 Lärmvorschriften

Wird vom jeweiligen Veranstalter bestimmt. Um die verlangten Lärmvorschriften einhalten zu können, ist das Einsetzen und verwenden von neueren Geräuschdämpfungstechniken und Materialien erlaubt. Es sollte aber ästhetisch einigermaßen vertretbar sein.

25.13 Kühlflüssigkeit

Nur pures oder mit Äthylalkohol versetztes Wasser darf verwendet werden.

25.14 Gemischzuführung

Gasschieber und Drosselklappen müssen automatisch schliessen, wenn der Gasgriff losgelassen wird (Ausgenommen Vorkrieg mit Handschaltung / Handgas). Gaskabel sind so zu verlegen, dass sie bei vollem Lenkeinschlag nicht unter Zug geraten. Benzinschläuche sind nur aus geeignetem Material zu verwenden, dürfen nicht rissig sein und sollten mit Briden gegen Abrutschen gesichert sein. Vorsicht mit Schnellverschluss- Kupplungen aus Kunststoff.

25.15 Ölverluste

Alle Ölabblass- Niveaueinstell- und Einfüllschrauben und Zapfen müssen mit Draht gesichert sein. Ebenso Ölfilterpatronen und Ölbehälter-Deckel. Ölleitungen müssen korrekt verlegt und befestigt sein. Alle Verschraubungen im Bereich des Ölkreislaufes müssen gesichert sein. Längere Ölleitungen müssen aus flexiblem Material bestehen oder besonders sorgfältig gegen Vibrationsschäden abgesichert / abgestützt sein.

Wir machen jedem Fahrer zur Auflage dafür zu sorgen, dass keine Ölverluste an seiner Maschine auftreten. Bei Motoren mit Öldruckschaltern, sollte der Schalter nicht älter als 10 Jahre sein. Meistens bricht der Kunststoffteil (altert) so, dass plötzlich eine grosse Menge Öl innerer kurzer Zeit auslaufen kann.

Bei Motoren mit frei umlaufenden Kettentrieben, bei Verlustschmierung sowie bei als Kettenschmierung ausgebildeten Ölentlüftungen muss an der Unterseite des Motors eine Ölsammelvorrichtung (evtl. Filzmatte) angebracht werden. Diese Sammelvorrichtung ist so auszuführen, dass ein Abtropfen auf den Boden oder auf die Rennstrecke verunmöglicht wird. Sofern ein Öllüftungsschlauch (Kurbelgehäuseentlüftung / Getriebeentlüftung) vorhanden ist, so ist dessen Ende in einen einfach zu kontrollierenden Ölauffangbehälter zu führen. Dessen Volumen sollte bei Motoren 500 ccm, bei Getriebeentlüftungen 250 ccm betragen.

Eine weitere Vorschrift (Stand 15.07.2007) hat momentan speziell Frankreich: Jedes Motorrad muss unterhalb des Motors eine Ölauffangwanne aufweisen, die mindestens die Hälfte des Motorölinhalts aufnehmen kann. Ausgenommen sind Rennmotorräder, welche eine Vollverkleidung, die unten geschlossen ist, aufweisen.

25.16 Unerlaubte Werkstoffe

Die Verwendung von Titan für Teile des Fahrwerks und Kohlefaser allgemein ist verboten. Ausgenommen sind zusätzlich erforderliche Teile zur Erfüllung von Sicherheits- oder Lärmvorschriften. Radachsen aus Aluminium sind verboten.

25.17 Umweltschutz

Jeder Teilnehmer einer Veranstaltung ist für die Entsorgung des/der bei ihm anfallenden Abfalls bzw. Altstoffe (z.B. Altöl, Reifen, Altteile, Reinigungstücher, pers. Abfälle etc.) selbst verantwortlich. Wenn vom Veranstalter entsprechende Entsorgungsbehälter aufgestellt werden, sind diese, ggf. unter strikter Beachtung der vorgesehenen Sortierung zu benutzen. Ansonsten muss man den Abfall nach Hause mitnehmen und korrekt entsorgen. Es ist strengstens verboten, im Verlauf oder im Zusammenhang mit der Teilnahme an einer Veranstaltung Kraftstoff, Öl oder Kühlflüssigkeit auf den Boden abzulassen. Bei Arbeiten oder Betanken der Motorräder ist grösste Vorsicht walten zu lassen, damit ja kein Treibstoff oder Öl auf den Boden gelangt. Am besten immer Schutzfolien unter das Motorrad legen. Diese Folien müssen nach Abschluss der Veranstaltung fachgerecht entsorgt werden. Beim waschen von Motorrädern dürfen nur biologisch abbaubare Reinigungsmittel eingesetzt werden. Bei Zuwiderhandlungen wird der Teilnehmer (dieser haftet auch für seine Helfer) von den Veranstaltern für alle entsprechenden Folgekosten haftbar gemacht werden.

Grundsätzlich verlässt jeder seinen Fahrerlagerplatz so, wie er ihn angetroffen hat .

26. Technisches Fahrzeugreglement Seitenwagen

26.1 Seitenwagen bis 1976 - Hubraum frei

Die Fahrzeuge müssen in ihrer Bauart und in ihren Komponenten den jeweiligen Herstellungsjahren entsprechen. Die Maximalmasse betragen: Breite 1700 mm, Länge 2400 mm. Die Mindestbodenfreiheit beträgt beladen 65 mm. Der Antrieb darf nur über das Hinterrad auf die Strasse übertragen werden. Der Lenker muss an der Gabel fest angebracht sein und über dem Niveau des niedrigsten Punktes der Fahrersitzfläche liegen. Kraftstofftanks die im Beiwagen integriert sind, müssen gesondert vor Bodenberührung geschützt sein. Der Beiwagen muss starr und an mindestens drei Punkten mit dem Motorrad verbunden sein, oder er muss integraler Bestandteil des Fahrwerks sein. Ist eine Batterie vorhanden, muss sie so platziert sein, dass weder Fahrer noch Beifahrer mit ihr oder ihrem Inhalt in Berührung kommen können. Der Deckel des Kraftstofftanks muss so ausgeführt sein, dass er nicht aus der Verkleidung herausragt und im Falle eines Unfalls nicht abgerissen werden kann. Der senkrechte Federweg von Vorder- und Hinterradachse muss beim Einfedern mindestens 20 mm betragen. Die Verwendung von aktiven Federungen ist verboten. Hinterrad und Seitenwagenrad müssen auf der Innenseite bis zum Niveau der Seitenwagen-Plattform vollständig abgedeckt sein.

26.2. Zündung- und Kraftstoff-Unterbrecher

Bei allen Seitenwagen muss ein Zündung- und Benzinpumpen-Unterbrecher (Abreisschalter) angebracht sein. Die Auslösung des Unterbrechers hat mittels Leine vom Fahrer aus zu erfolgen (Befestigung am Kombi, Arm oder Handgelenk).

26.3. Bremssysteme bei Seitenwagen

Ein Zwei-Kreis-Bremssystem muss vorhanden sein.

27. Technisches Fahrzeugreglement Solo

27.1 Motorräder bis 1949

Das Erscheinungsbild des Motorrades muss, abgesehen von den zur Erfüllung der Geräusch- und Sicherheitsvorschriften notwendigen Anpassungen, der jeweiligen Epoche entsprechen.

Technische Eingrenzungen

Ändern der historischen Rahmenbauart ist nicht erlaubt. Umbau auf Zahnriemenprimärtrieb ist erlaubt (gilt nur für FHRM). Duplexbremsen sind nur in Verbindung mit einer Telegabel erlaubt und wenn diese historisch nachgewiesen werden können. Doppelbremstrommeln sind erlaubt.

Hydraulische Dämpferelemente sind nur erlaubt, wenn sie historisch nachgewiesen sind und, oder der Sicherheit dienen und das Fahrzeug nicht optisch an der Originalität leidet.

Elektronische Bauteile sind erlaubt, sofern diese nicht sichtbar verbaut werden und die Originalität der Maschine nicht gestört wird.

Tuning wie z.B. Kurbelwelle auswuchten, Pleuel polieren, bearbeiten der Kolben, Erleichterung der beweglichen Teile, grössere Ventile, andere oder selbstangefertigte Nockenwellen,

Vergaseranpassung, etc. sind erlaubt. Das heisst, alles was mit handwerklicher Kunst an Leistungsgewinn und Standfestigkeit erreicht wird, ist erlaubt. Die Kühlungsart des Motors (Wasser oder Luft) muss erhalten bleiben.

Nicht erlaubt ist das verwenden von Motoren neueren Datums (ab 1950) oder einzelner Komponenten davon (Zylinder, Zylinderkopf, Kurbeltrieb).

27.2 Motorräder 1950 bis 1976

Das Erscheinungsbild des Motorrades muss, abgesehen von den zur Erfüllung der Geräusch- und Sicherheitsvorschriften notwendigen Anpassungen, der jeweiligen Epoche entsprechen.

27.3 Zugelassene Motorräder

Historische Werks-Rennmaschinen oder Produktions-Rennmaschinen mit Ersteinsatzjahr 1950 bis 1976 auf damaligem technischem Stand sowie deren exakte Repliken und historisch zweifelsfrei nachgewiesene Eigenbau-Rennmaschinen nach damaligem Stand der Technik. Motorräder auf Serienbasis, welche für den Sparteinsatz auf der Strasse geeignet waren und mit damaliger Technik ausgerüstet sind.

27.4 Technische Eingrenzungen

Ändern der historischen Rahmenbauart ist nicht erlaubt.

Umrüsten auf Aluminium Schwingen ist nicht erlaubt.

Umrüsten auf Hebelsysteme (z.B. Cantilever oder Pro Link etc.) ist nicht erlaubt, ausser der historische Nachweis kann erbracht werden.

Telegabelstandrohre bis 38mm Durchmesser sind erlaubt, bis 40mm nur bei historischem Nachweis (z.B. Rickmann / Betor).

Nur Zweikolbenbremszangen sind erlaubt.

4-Kolbenbremszangen sind nur mit historischem Nachweis erlaubt.

Scheibenbremsen haben dem Jahrgang des Motorrades zu entsprechen.

Das Umrüsten eines Motorrades, welches original 1 Bremsscheibe aufweist, auf 2 Scheiben ist erlaubt, die dabei verwendeten Teile müssen aber auch dem Jahrgang, das heisst, dem damals üblichen und möglichen technischen Stand entsprechen (keine schwimmenden oder geschlitzte Bremsscheiben). Aus Sicherheitsgründen ist das Umrüsten auf Stahlflexleitungen (silber, grau oder schwarz) erlaubt.

Elektron-Gussräder sind nicht erlaubt, ausgenommen bei originalbelassenen Motorrädern mit Nachweis.

Bei den Trommelbremsen dürfen aus Sicherheitsgründen (Alterung des Materials) auch sogenannte „Nachbauten“ verwendet werden. Sie haben aber optisch der Epoche zu entsprechen. Die Dimension

der Bremse muss in etwa dem damals üblichen, technischen Stand (Jahrgang des Motorrades) entsprechen.

Motoren haben dem Fahrzeugtyp und dem Jahrgang zu entsprechen.

Motor und Getriebegehäuse müssen im wesentlichen Original erhalten bleiben. Im Falle von Reparatur oder Ersatz müssen Dimensionen und äussere Struktur dem Original entsprechen. Der Hubraum darf vom historisch korrekten nur dann abweichen, wenn aufgrund von Verschleiss oder fehlenden Originalteilen die Bohrung vergrössert werden musste – Erhöhung bis max. 10%.

Tuning wie z.B. Kurbelwelle auswuchten, Pleuel polieren, bearbeiten der Kolben, Erleichterung der beweglichen Teile, grössere Ventile, andere oder selbstangefertigte Nockenwellen, Vergaseranpassung, Doppel- und elektronische Zündungen etc. sind erlaubt. Das heisst, alles was mit handwerklicher Kunst an Leistungsgewinn und Standfestigkeit erreicht wird, ist erlaubt.

Die Kühlungsart des Motors (Wasser oder Luft) muss erhalten bleiben.

Nicht erlaubt ist das verwenden von Motoren neueren Datums (ab 1977) oder einzelner Komponenten davon (Zylinder, Zylinderkopf, Kurbeltrieb).

Die Zulassung fragwürdiger Motorräder liegt im Ermessen der FHRM Kommission.

28 . Rennbetrieb

28.1 FHRM Organisation auf dem Rennplatz

Zuständiges Organ der FHRM auf dem Rennplatz ist die FHRM-Rennkommission.

Die FHRM-Rennkommission besteht aus den 3 Rennkommissaren und dem Sekretariat. Einer der 3 Rennkommissare übernimmt, nach vorgängiger Absprache, die administrative und technische Führung für die jeweilige Veranstaltung. An der Fahrerbesprechung wird bekanntgegeben, welcher Kommissar zuständig ist.

Die FHRM-Rennkommission ist zuständig für die Administration mit dem Veranstalter und den Fahrern. Sie nimmt Informationen und Weisungen des Veranstalters entgegen und gibt diese an die Fahrer weiter.

Die FHRM-Rennkommission ist für alle technischen Bereiche (Fahrzeuge, Sicherheitsausrüstung der Fahrer, Rennablauf, Rangliste, Proteste) zuständig.

Die FHRM-Rennkommission ist das Bindeglied zwischen Fahrern und Veranstalter.

Der zuständige Kommissar spricht die Bedürfnisse der FHRM im Vorfeld mit dem Veranstalter ab und koordiniert alle notwendigen Aufgaben.

Für die Zuteilung der Fahrerlagerplätze sowie für die Infrastruktur im Fahrerlager ist der Veranstalter zuständig.

28.2 FHRM-Anschlagbrett

Das FHRM-Anschlagbrett befindet sich beim FHRM -Sekretariat oder dessen Stellvertretung auf dem Rennplatz.

28.3 FHRM -Fahrerbesprechung

An jeder Veranstaltung führt die FHRM-Rennkommission eine Fahrerbesprechung durch.

Die Teilnahme ist für alle Fahrer/innen der Meisterschaft Pflicht.

Ort und Zeitpunkt der Fahrerbesprechung wird mindestens 2 Stunden vor dem ersten Besichtigungs- oder Trainingslauf am FHRM-Anschlagbrett bekanntgegeben.

28.4 Training

Jeder Fahrer muss mindestens ein Zeit-Training absolviert haben, damit er zum Rennen zugelassen wird. Bei zwingenden Gründen für die Nichtteilnahme am Zeittraining entscheidet die Jury des Veranstalters oder die FHRM-Rennkommission über Teilnahmeberechtigung zum Rennen.

28.5 Rennlauf – Bergrennen

Bei Bergrennen gilt das Reglement des jeweiligen Veranstalters.

Jedes Fahrzeug welches die Zeitnahme ausgelöst hat, wird als gestartet betrachtet.

Wenn ein Fahrer am Start den Motor abwürgt und dabei die Zeitnahme auslöst, liegt es im Ermessen des Rennleiters einen nochmaligen Start zu erlauben.

Fahrer welche durch Selbstverschulden (Defekt, Unfall, Überschreitung der Maximalzeit) das Ziel nicht erreichen haben kein Anrecht auf eine Laufwiederholung.

Wenn der Rennleiter den Fahrer irrtümlich, oder durch falsche Angaben des Fahrers über den Ausfallgrund, nochmals starten lässt, wird dieser aus der Rangliste gestrichen. Falls die FHRM-Rennkommission erst nach der Rangverkündigung von diesem Vorfall Kenntnis erhält, wird der Fahrer nachträglich disqualifiziert.

Wenn der Fahrer vom Rennleiter einen Rennlauf „ausser Konkurrenz“ zugebilligt erhält, darf er diesen fahren. Er muss den Vorfall aber sofort nach Rückkehr ins Fahrerlager der FHRM-Rennkommission melden. Diese sorgt dafür, dass dieser Lauf nicht gewertet wird.

Wenn ein Ausfall im 1. Rennlauf passiert, darf der Fahrer den 2. Rennlauf „ausser Konkurrenz“ bestreiten.

Wenn beim Vorstart oder bei der Startlinie (vor der Zeitauslösung) das Motorrad einen Defekt erleidet, darf ein „Ersatzmotorrad“, welches dem FHRM-Reglement entspricht, eingesetzt werden. Bedingung ist, dass der Rennleiter/ Starter die dadurch entstehende Zeitverzögerung und die geänderte Startreihenfolge akzeptiert. Ein solcher Vorfall muss sofort nach der Rückkehr ins Fahrerlager der Rennkommission gemeldet werden.

Der Start bei einem Bergrennen hat grundsätzlich stehend, mit laufendem Motor an der Startlinie zu erfolgen. Wenn ein stehender Start wegen eines technischen Problems nicht möglich ist, kann mit dem Einverständnis des Starters, ein „fliegender Start erfolgen“. In diesem Fall darf der Fahrer jedoch nur in ganz langsamer Fahrt die Startlinie überqueren. Nach einem solchen Ereignis muss der betroffene Fahrer nach Rückkehr ins Fahrerlager sofort die FHRM-Rennkommission über den Vorfall unterrichten. Das ausserordentliche Startprozedere muss klar begründet sein und darf keinesfalls zu einer Bevorteilung des betroffenen Fahrers führen.

28.6 Rennlauf – Rundstrecke

Bei Rundstreckenrennen gilt das Reglement des jeweiligen Veranstalters.

Der Veranstalter entscheidet, wie viele Runden ein Fahrer absolvieren muss, damit er in der Rangliste gewertet wird. Wenn ein Fahrer wegen einem Unfall oder einem technischen Defekt das Rennen nicht zu Ende fährt, jedoch die notwendigen „Wertungsrunden für die Gleichmässigkeit“ absolviert hat, entscheidet das Reglement des Veranstalters ob der Fahrer gewertet wird.

Besteht eine Gleichmässigkeitsprüfung aus mehreren Läufen, darf der Fahrer bei einem Ausfall die anderen Läufe trotzdem „ausser Konkurrenz“ fahren.

28.7 Ranglisten

Vor der Rangverkündigung muss die Rangliste 30 Minuten auf dem FHRM-Anschlagbrett zur Einsicht verfügbar sein. Auf der Rangliste wird die genaue Zeit der Veröffentlichung vermerkt.

Wenn der 30 minütige Aushang der Rangliste vor der Siegerehrung nicht erfolgen kann, ist die Rangverkündigung des Veranstalters für die Wertung der FHRM-Meisterschaft provisorisch. Die Frist von 30 Minuten beginnt in diesem Fall nach Beendigung der Rangverkündigung.

Wenn nach Ablauf der 30 minütigen Frist kein schriftlicher Protest zu Handen der FHRM-Rennkommission erfolgt, gilt die Rangliste als definitiv und abschliessend und ist nicht mehr anfechtbar.

Die Rennkommission informiert am FHRM-Anschlagbrett oder wenn nicht anders möglich per „mündlicher Durchsage“ ob die Rangliste „definitiv“ oder aufgrund eines Protestes „provisorisch“ ist.

28.8 Reklamationen / Proteste

Reklamationen, Sanktionen und Reglements-Widrigkeiten werden gemäss dem Disziplinär Code FMS, dem Sportcode FMS oder den Statuten der FMS, sowie diesem FHRM-Reglement geahndet.

Alle Reklamationen und Proteste müssen schriftlich beim Rennleiter oder beim Sportkommissär FMS / FHRM spätestens 30 Minuten nach Veröffentlichung der Resultate hinterlegt werden. Eine Kautions von Fr. 100.- muss im Voraus bezahlt werden (Referenzzeit auf Rangliste).

Form der Reklamation Art. 2.1 + 2.2+2.5 CD / 7.3.9 FIM

- Protestgebühren normal CHF 100.-
- Protestgebühr zusätzlich Demontage Motorrad CHF 180.-
- Protestgebühr zusätzlich Benzinanalyse CHF 1'200.-

Bankverbindung der FMS: IBAN: CH96 0900 0000 1200 3456 0, BIC: POFICHBE

Ein Protest kann bei der Jury nur vom direkt betroffenen Lizenznehmer deponiert werden / CDA 2.2, FIM 01.5.33

Es gibt keine Kollektivproteste.

Der FHRM-Vorstand hat das Recht und die Pflicht, vorhandene, nachweisbare Fehler eines Dokumentes (zum Beispiel Rangliste) eines Veranstalters richtigzustellen.

Entscheidungen des FHRM-Vorstandes über eingegangene Proteste, sowie Entscheidungen im Zusammenhang mit Massnahmen gegen Fahrer und Fahrzeuge, sind definitiv und abschliessend. Der Rechtsweg gegen Entscheidungen des FHRM-Vorstandes ist ausgeschlossen. Entscheidungen des FHRM-Vorstandes können weder vor einem Zivilgericht noch vor einem Sportgericht angefochten werden.

28.9 Pokale

Pokale welche an der Rangverkündigung vom berechtigten Fahrer oder dessen Stellvertreter nicht abgeholt werden, gehören dem Veranstalter.

29. Verhaltenskodex Teilnehmer

Oldtimer-Motorräder und -Seitenwagen sind unser Hobby. Oldtimer-Rennen sind unsere Leidenschaft. Sind wir also froh um jeden Veranstalter und seine vielen Helfer, die uns ermöglichen, unsere alten „Göppel“ mal wieder so richtig laufen zu lassen. Wir sind diesen Leuten zu Dank verpflichtet. Wenn mal etwas nicht nach euren Wünschen abläuft, seid tolerant und habt Verständnis für Entscheidungen, die wir als Fahrer manchmal nicht oder nur schwer nachvollziehen können. Wir kennen ja meistens die Gründe auch nicht so genau. So ein Renn- Wochenende müsst ihr einfach geniessen. Nehmt das Schöne mit nach Hause und vergesst das Unangenehme.

Haltet die Augen und die Ohren offen, es gibt vieles zu sehen und manch gute Geschichte macht die Runde. Es ist schön, wenn man einen Pokal gewinnt, aber applaudiert auch der Konkurrenz. Lasst unsere „Senioren“ ihre alten Räubergeschichten erzählen. Vielleicht kann man ja wirklich noch was lernen! Akzeptiert junge Fahrer, denn durch diese Leute wird unser Sport weiterleben.

Was wir nicht gebrauchen können, sind Fahrer die sich egoistisch verhalten. Jeder hat auf die Gemeinschaft (FHRM-Gruppe) Rücksicht zu nehmen. Das fängt damit an, dass man zuverlässig ist und sich an Abmachungen hält. Das Reglement liest und sich auch daran hält. Anmelde- und Zahlungsfristen einhält, mit dem korrekten, bei der FHRM angemeldeten Motorrad zur Veranstaltung antritt, sich bemüht rechtzeitig zum Vorstart zu erscheinen und nicht zuletzt, seine Konkurrenz nicht durch wirsches, gefährliches „Berg hinunterrollen oder – fahren“ einzuschüchtern versucht oder gar gefährdet etc., etc..

Die Mitglieder der Gruppe FHRM sind angehalten, ihre Fahrzeuge im Fahrerlager mit gebührender Vorsicht zu bewegen. Die Unfallgefahr mit Kindern, Besuchern oder anderen Piloten darf nicht unterschätzt werden (siehe auch unter Punkt 22 Haftung). Vielleicht noch was zum Alkohol. Nach einer feucht-fröhlichen Runde braucht es meist ein paar Stunden, bis Geist und Reflex wieder in Höchstform sind.

Oldtimer-Rennfahrer sind Gentlemen!