

Folkerace Info-hæfte 2008

Generelt

- 1 Folkerace
- 2 Medlemskab
- 3 Kursus
- 4 Licens
- 5 Anmeldelse / Løbspapirer
- 6 Anmeldelsesblanket
- 7 Vognbog / Licenskontrol / Teknisk Kontrol
- 8 Dansk deltagelse i Sverige.
- 9 Svensk deltagelse i Danmark.
- 10 Deltagere
- 11 Reklamer
- 12 Banen
- 13 Dommere / Officials

Afviklingsregler

- 14 Træning
- 15 Heat
- 16 Fælles deltagere
- 17 Start
- 18 Tyvstart
- 19 Point
- 20 Køb – salg Folkeracebil.
- 21 Speciel Dasu-Cup, Ladies Cup, Junior Cup og Hold Mesterskab. Regler DASU-Cup folkerace.

Signalering / Flag / Kørsel på bane.

- 22 Flagenes betydning.
- 23 Råd om kørsel på bane.
- 24 Regler for kørsel på bane.
- 25 Resultatlisten.

Klagemuligheder

- 26 Straffe / Protester / Appeller.
- 27 Efterkontrol.

Teknik

- 28 Teknisk reglement 279 D

1 Folkerace.

Folkerace er en motorsportsgren som opstod i Finland, og siden har bredt sig via Norge og Sverige til Danmark.

Tanken bag folkerace er:

Det skal være økonomisk muligt for alle, at komme til at køre banerace.

Det skal være billig for såvel deltager, arrangør samt publikum.

Folkerace er en hastighedskonkurrence på lige fod med alle andre legale motorløb.

Alle, der deltager i baneløb herunder folkerace er pligtig til at kende og underkaste sig de regler i Dansk Automobil Sports Union's (DASU) Reglement for banesport, som er det overordnede reglement.

Såfremt du deltager i DASU-Cuppen i folkerace vil det være en god ide, at anskaffe Sportslig Reglement for folkerace.

Måske kan du få disse reglementer din klub, ellers kan du finde dem på nettet: www.DASU.dk

2 Medlemsskab

For at komme til at køre folkerace, skal man først være medlem af en automobilsportsklub.

Når du har betalt dit medlemskab til klubben, får du tildelt et ID-nummer fra DASU.

Der er ca. 100 klubber fordelt over hele landet.

Når man er medlem af en sådan klub, er man samtidig medlem af Dansk Automobil Sports Union. (DASU) som forvalter det internationale Bilsportsmandat i Danmark, og derfor er tilsluttet den internationale organisation FIA.

Et medlemskab af en klub koster fra ca.kr.250,- til ca.kr.500,- årligt.

Som medlem af en DASU klub får du gratis tilsendt DASU's blad AUTOSPORT

3 Kursus.

Når man er blevet medlem af en klub, og har fået ID-nr, kan man tilmelde sig et folkeracekursus, og efter bestået prøve, betales kørerlicens via DASU's hjemmeside, som giver adgang til at køre folkerace.

Man kan erhverve folkeracelicens fra det kalenderår man fylder 14.

Folkeracekurser afholdes af de klubber, der arrangerer folkeraceløb.

Kurset er udelukkende baseret på teori, og der undervises i de regler, der gælder for kørsel på bane, flagenes betydning og teknik vedr. en folkeracebil.

Folkeracekursus kan efter arrangerende klubbers eget ønske, afholdes for alle interesserede DASU medlemmer.

4 Licens.

Man skal være i besiddelse af gyldig licens, der skal fremvises ved licenskontrollen.

Nye licensindehavere, skal inden de deltager i deres første løb, træne mindst 6 omgange på en bane, og her køre til den tilstedeværende dommers tilfredshed.

Når dette er sket signerer den tilstedeværende dommer FR- licensen.

En FR-licens er den minimums licens, der kræves for at køre folkerace.

5 Anmeldelse / Løbspapirer

Forud for ethvert løb, er der udfærdiget tillægsregler for hele løbet. Tillægsregler er en beskrivelse på op til ca. 30 punkter af alt, vedr. dette motorløb, tidspunkter, oplysninger om selve banen, antal heat og finaler, evt.specielle regler for dækanvendelse, præmiepenge, pokaler m.v.

Når man melder sig til et motorløb, er det altid i henhold til tillægsreglerne, så disse må man kende før man anmelder sig. Ved anmeldelse til Folkerace skal anvendes den specielle blanket hertil.

Den skal være korrekt udfyldt og personligt underskrevet, og skal være pågældende løbssekretariat i hænde inden anmeldelsesfristens udløb. Blanketten fås fra den klub der arrangerer løbet.

Blanketten er vist på næste side. En underskrevet anmeldelsesblanket er faktisk at betragte som en kontrakt mellem arrangøren og dig. Du er pligtig at deltage i løbet, men skulle du af en eller anden årsag alligevel blive forhindret, er du absolut pligtig at melde afbud så hurtigt som muligt.

At udeblive fra et motorløb man har anmeldt sig til, uden at have meldt korrekt afbud, koster normalt en bøde på kr. 300,- oveni startgebyret.

De nøjagtige regler for afbud findes i Reglement 5, punkt 52.205.

Når anmeldelsesfristen er udløbet får du i løbet af nogle dage en tilbagemelding fra løbssekretariatet.

Måske står der, at du desværre ikke kunne komme med denne gang, der var mange anmeldt o.s.v. Højst

sandsynligt står der på tilbagemeldingen at du er med i løbet, og at du har fået tildelt et bestemt startnummer etc. Hvis der er sket ændringer i forhold til tillægsreglerne, er dette oplyst her.

Denne tilbagemelding kaldes en slutinstruktion.


Der er i "Reglement for Banesport" fastsat regler for hvilke punkter tillægsregler skal indeholde. Derimod er der ikke faste regler for slutinstruktionens indhold, men derimod er der regler for hvordan den skal offentliggøres, hvis den ikke bliver tilsendt kørerne

Samtlige løbspapirer, der efter reglementet skal godkendes af Banesportsudvalget er kun gyldige, hvis de bærer DASUs godkendelsesstempel.

Der er ikke godkendelseskrav til slutinstruktionen.

6 Anmeldelsesblanket

Kopi af anmeldelsesblanket :Se nedenfor:

		ANMELDELSE			
		ALLE FELTER UDFYLDES MED BLOKBOGSTAVER			
Banens navn		Start no.		Anmeldelsesgebyr betalt pr :	
Dato for løbet		Anmeldelsen godkendt		Vedlagt check	Indsat på Giro
Kører		Licens ID nr	Adresse		Telefon
Klubnr	Fødselsdato	Postnr. + By		Nation	
Klasse	Cylindervolumen ccm:	Bilmærke	Model	Årgang	
			Nr på vognbog	Homologeringssett.	
Undertegnede erklærer herved, at ovenstående oplysninger er i overensstemmelse med sandheden, og anerkender konkurrencens tillægsregler.			Undertegnede erklærer herved, at jeg ikke er frakendt retten til at erhverve kørekort, at ovenstående oplysninger er i overensstemmelse med sandheden, og anerkender konkurrencens tillægsregler.		
_____ den _____ 2007			_____ den _____ 2007		
Anmelder/Værge			Kører		
Anmeldelsen er bindende					

7 Vognbog, Licens kontrol, Teknisk kontrol.

Før en folkeracebil må træne og køre løb, skal den fremvises for teknisk kontrol, og der skal udfærdiges en vognbog som skal medbringes og fremvises ved licens – og teknisk kontrol.

Når du kommer frem til banen, skal du som det første henvende dig ved licenskontrollen, her skal du fremvise, din licens og din vognbog.

Hvis der ikke tidligere er udstedt en vognbog skal den udstedes her.

Hvis du har glemt vognbogen, skal du betale et depositum på kr. 1000,-.

Hvis du indsender den glemte vognbog senest 8 dage efter løbet til DASU's sekretariat får du 90% af beløbet tilbagebetalt.

Har du ved en fejltagelse glemt din licens derhjemme, kan du indgå en aftale om, at du på stedet betaler kr. 500,- du skal så inden 8 dage fremvise det glemte licens for løbsledelsen, hvis dette ikke sker, kan du idømmes en yderligere straf af DASU.

Efter licenskontrollen kører du din bil til teknisk kontrol.

Her skal vognbog fremvises og evt. papirer, som er blevet udleveret i licenskontrollen.

Teknisk kontrol kontrollerer bilen i henhold til teknisk reglement 279D

8 Dansk deltagelse i Sverige:

Løbet gennemføres efter det svenske reglement, samt efter den arrangerende klubs tillægsregler. Danske seniorer, skal være indehaver af FR licens kombineret med starttilladelse fra DASU. Juniorer skal være indehaver af U-FR licens kombineret med starttilladelse fra DASU, samt være fyldt 16 år. Svenske regler er gældende for salg af biler. Løbsafstrafninger følger de svenske regler. Forbundsbestrafninger behandles af DASU.

9 Svensk deltagelse i Danmark:

Løbene gennemføres efter det danske reglement, samt efter den arrangerende klubs tillægsregler. Svenskere, som vil køre i Danmark skal være i besiddelse af licens, samt en starttilladelse udstedt af SBF. Danske regler er gældende ved salg af biler. Løbsbestrafninger følger de danske regler. Forbundsbestrafninger behandles af SBF.

10 Deltagere.

Klasse U-16: Alle med UFR-licens, fra det kalenderår man fylder 14 år – må ikke være fyldt 16 år. Kun klasse 1 biler. Der må kun køre 4 biler i heat / finaler.

Klasse U-18: Alle med UFR-licens, fra man er fyldt 16 år – må ikke være fyldt 18 år kun klasse 1 biler.

Klasse 1: Alle med UFR 18 – samt FR licens. fra man er fyldt 16 år.

Klasse 2: Alle med FR-licens – fra man er fyldt 18 år.

Der kan i tillægsreglerne være anført min. / max. antal startende i hver klasse. Man behøver ikke at have kørekort for at køre race i Danmark, dog må man ikke være frakendt retten til at erhverve kørekort.

11 Reklamer

Arrangøren kan i tillægsreglerne forbeholde sig ret til at påsætte reklamer. Deltagerne kan fritages for påklæbning af arrangørens reklamer, mod betaling af det i tillægsreglerne fastsatte gebyr. Deltagerne kan ikke fritages for reklamer i forbindelse med startnumre på køretøjets fordele. Anmeldelsesgebyr uden reklamer, må ikke overstige det dobbelte anmeldelsesgebyr med reklamer.

12 Bane

For at afholde motorløb, skal man selvsagt have en bane til rådighed, men denne skal også være godkendt til formålet. Til hvert løb, skal der foreligge tilladelser fra politiet og DASU. I politiets tilladelse ligger der at baneområdet er betryggende anlagt med sikkerhed for publikum, til og frakørselsmuligheder for redningskøretøjer, et passende antal parkeringspladser til publikum, samt at der findes et passende antal toiletter. Det er ligeledes et krav, at der er tegnet ansvars- og ulykkesforsikringer som dækker publikum, køreere og officials. Forsikringerne dækker IKKE andre der ulovligt opholder sig i Depotet, på banen eller i øvrigt indenfor afspærrede områder. En person fra DASU - normalt dommeren - skal hver gang påse, at banecertifikatet overholdes, og kontrollere at banen som sådan kan opfylde de krav der er stillet i Reglement for Banesport, og at der er de sikkerhedsmæssige foranstaltninger der skal være osv. Desuden skal der til hvert motorløb foreligge en speciel løbstilladelse fra DASU. Denne løbstilladelse er udstedt i henhold til i forvejen indsendte tillægsregler for løbet. En motorbane er blandt andet indrettet med dommertårn. I de fleste tilfælde er det også her en af dommerne er placeret. Langs banelegemet er der et antal flagposter som er bemanded med hver 2 flagassistenter. Disse flagposter har til opgave at advisere køreerne om evt. faresituationer forude på banen. Det baneafsnit en flagpost dækker, og adviserer om farer i, er fra den pågældende flagpost og til den næste flagpost, set i kørselsretningen. Flagposterne er også pålagt at rapportere til dommeren, hvis de ser påkørsler og lignende på banen.

13 Dommere / Officials

Dommeren: udpeges af DASU – Dommeren er øverste myndighed på banen.

Dommerens gøremål og ansvar ved et motorløb er mange, han kan påtale og straffe både kørere, officials og andre, der er involveret i motorløbet hvis gældende regler overtrædes. Dommeren holder øje med din kørsel på banen, og behandler eventuelle protester. Løbslederen: Er den person, der styrer hele arrangementet, og er derfor ansvarlig for, at alle regler overholdes, at licenser og anmeldelser kontrolleres, samt evt. modtagne protester o. lign. videregives til Dommeren. Løbslederen skal forvisse sig om, at de andre officials er behørigt instrueret om udførelsen af deres job til hjælp for Løbslederen har man 1 eller flere løbslederassistenter til rådighed. Hvis der ikke forefindes en Dommer, er Løbslederen øverste myndighed på banen. Faktadommere: findes som Tyvstarter, Starter og Måldommer samt Støjmalere. Official ved evt. alternativ spor er også en faktadommer. Der kan ikke protesteres / appelleres mod en faktadom. Teknisk Chef er ansvarlig for teknisk kontrol i samarbejde med de tekniske assistenter. Støjmaleren: Kontrollerer at Folkeracerne max. støjer 100 db. Flagofficials: Skal videregive evt. episoder på banen til Dommeren / Løbslederen.

Afviklingsbestemmelser.

14 Træning

Der afvikles normalt ikke træning før et Folkeraceløb.

15 Heat Heat

Køres ikke på tid, men udelukkende på point.

Det angives i Tillægsreglerne hvor mange startende der er i hvert heat. Det forsøges ved hjælp af reserver, at nå op på det pågældende antal i hvert heat. Fordelingen af startpladser foretages ved lodtrækning.

I klasse U16 må der kun starte 4 kørere i heat og finaler.

I alle andre klasser må der starte 6-9 kørere i heat og 6 i finaler.

Ved mere end 6 startende, startes i mindst 2 og højst 3 rækker.

Man skal have paceret målstregen ved egen hjælp og fået målflag for at få point idet pågældende heat.

Et heat er slut når der er gået 2 minutter efter, at den første bil har fået målflag.

Efter de indledende heat afgør point tallene hvem der skal køre C- B- og A- Finale.

Startplacering i finalerne afgøres ved lodtrækning.

Vinderen af C-finalen går ind på den ledige plads i B- finalen, og vinderen af denne

finale er 6. mand i A-Finalen. Hvis en kvalificeret kører ikke kan stille op i en af

finalerne, skal pladsen stå tom. Vinderen af A-Finalen, er vinderen af dagens løb.

Såfremt der er pointlighed i kvalifikationen til finalerne, er det højeste pointtal i sidste indledende runde gældende. Hvis stadig lighed er det 2. indledende runde, der er gældende o.s.v.. Er der stadig lighed trækkes der lod.

Fælles heatafvikling klasse 1 og 2:

Hvis, der ikke er tilstrækkelig deltagelse i en af klasserne, kan der køres fælles indledende heat. Min.antal skal angives i tillægsreglerne.

Der skal være særskilt præmiering til begge klasser. Det skal tilstræbes ens antal biler i klasse 1 og 2 i alle heat.- men med særskilte finaler. U-18 kørere må ikke deltage i denne afviklingsform.

16 Fælles deltagere

En folkeracebil kan deltage med forskellige kørere i samme arrangement.

Såfremt tillægsreglerne angiver, at der startes med 9 kørere afrundes antallet, såfremt deltager-antallet ikke er deleligt med 9, skal det tilstræbes, at der så vidt muligt er lige mange kørere hvert heat.

Tillægsreglerne skal angive hvor mange reserver, der udtages.

Heatlængde min. 3000 m. Finaler min. 4200 m.

Hvis der køres med alternativ spor: Kørere, der ikke fuldfører løbsdistancen / alternativ spor gennemkøres ikke - eller gennemkøres mere end en gang, betragtes som udgået.

17 Start

Stående start med motoren i gang. Der startes med lys.
Startsignal er et rødt blink på max 1 sek.
Ved strømsvigt startes med flag.
En kører er under starters kommando fra det tidspunkt , at et skilt med 10.sek.vises.

18 Tyvstart

Ved tyvstart benyttes rødt flag, med efterfølgende omstart. En tyvstart i et heat kan accepteres, men to af slagsen er for meget, så bliver man udelukket fra heatet.

19 Point

Ved heat udskrevet med 4 deltagere: Får vinderen 5 point, derefter 3-2 og 1 point
Ved heat udskrevet med 6 deltagere: Får vinderen 7 point, derefter 5-4-3-2 og 1 point.
Ved heat udskrevet med 9 deltagere: Får vinderen 10 point, derefter 8-7-6-5-4-3-2 og 1

Hver klasse kører særskilte heats.

Klasse U 16 : De 3 point rigeste går direkte i A-Finalen, de 3 næste går i B-Finalen, de 4 næste går i C-Finalen.

Klasse U 18 , klasse 1 og 2: De 5 point rigeste går i A –Finalen, de 5 næste går i B-Finalen de 6 næste går i C-Finalen.

Pointlighed, kvalifikation til finaler 4 / 6 deltagere:

Er den kører bedst, som har højeste point antal i 3. kvalifikations heat, derefter 2.kvalifikations heat og derefter 1. kvalifikations heat. Ved stadig lighed trækkes lod.

Pointlighed, kvalifikation til finaler 9 deltagere:

Er den kører bedst, der har højst pointtal i et af heatene, derefter næsthøjst pointtal osv..
Ved stadig lighed trækkes lod.

20 Køb / Salg folkeracebiler

I Folkerace gælder til forskel for al anden banesport flg. regler:

Budsum:

Ved din anmeldelse forpligter du dig til at sælge din bil for kr.5.000,- for klasse 1biler, og kr.8.000,- for klasse 2 biler.

Hvis eventuel baneprov ikke består, betragtes anmeldelsen som annulleret, og folkeracebilen er ikke til salg.

Publikum har under / efter løbet adgang til Depotet, og kan her bedømme de enkelte biler på nærmere hold. Uanset, om der opkræves, entre for adgang til Depotet, skal der være fri afgang uden betaling af entre senest ved starten af sidste heat.

Når sidste folkeraceheat er kørt, er der et tidspunkt på min.15 min. (tilbudstid).

Hvor publikum og andre kan afgive bud på den bil, vedkommende måtte ønske at købe.

I tilbudstiden afleverer den bydende et eller flere bud til løbsledelsen, samt foreviser en kuvert, indeholdende henholdsvis kr.5.000,- for klasse 1 biler og kr.8.000,- for klasse 2 biler.

Der skal betales kr.200,- i budgebyr for hver bud. Gebyret tilbagebetales ikke.

Det er tilladt at lægge 1 bud på sin egen folkeracebil, hvor man kun betaler gebyret.

Kuverten med budsummen plomberes sammen med en eller flere nummererede kuponer, hvorpå anføres startnr. på den bil, der lægges bud på.

Kuverten opbevares med ubrudt plombering af budgiveren, indtil tilbudstiden er overstået.

Et kopi af kuponen med angivelse af startnr. på den bil, der er budt på opbevares af arrangøren.

Ved flere bud på samme bil, lægges disse kuponer i en ikke gennemsigtig pose, og en uvildig person, trækker lod i overværelse af de bydende.

Vinderen af lodtrækningen, samt budgivere, der er ene om at byde på en bil, afleverer den plomberede kuvert – og pengene tælles af løbsledelsen, i overværelse af den bydende.

Beløbet videregives herefter til sælger, der samtidig afleverer vognbog til køber.

Hvis kuverten indeholder mindre end budsummen, eller hvis plomberingen er brudt – betragtes budet som ugyldigt og gebyret er tabt og en ny lodtrækning foretages.

Ny ejers navn påføres vognbog.

Sælger må afmontere sikkerhedssele og førersæde, samt evt. ildslukker.

Vogn skal sælges med de dæk, der var monteret ved sidste heat / finale.

Hvis bilen sælges kan sælger fjerne evt. reklamer, hverken køber eller sælger kan kræve betaling for fjernelse af reklamer.

Hvis en FR-bil deltager i flere klasser, kan der ikke bydes på denne, før den har kørt sidste heat i stævnet.

21 Specielt DASU-Cup, Ladies Cup, Junior Cup og Hold Mesterskab

Startnumre

Junior Cup start nr 1 – 49
Ladies Cup start nr 50 – 99
DASU-Cup klasse 1 start nr 100 – 199
DASU-Cup klasse 2 start nr 200 – 299

Startgebyr

Udover alm. Startgebyr, betales kr 70,- til DASU Cup kassens præmiefond.

Dog ikke Ladies Cup og Junior Cup

Træning

2 omgange.

Reserver

Kan kun udtages blandt ikke rettidig tilmeldte.

Point

Den endelige vinder i hver afdeling i hver klasse tildeles 70 point, nr 2 tildeles 68 point, nr 3 tildeles 67 point osv..

Placering i et DASU-Cup løb afgøres ved placeringen i finalerne, således, at de første 6 placeringer, findes efter placeringen i A-finalen. De 5 næste efter placering i B-finalen, og de 5 næste efter placering i C-finalen.

Udgår en- eller flere deltagere i et finaleheat, eller kommer vedkommende ikke til start i et finaleheat – hvortil kvalifikation har fundet sted, skal pladsen stå tom.

Og vedkommende bliver placeret sidst - (men før udelukkede kørere) i det pågældende finaleheat – Hvis flere afgøres placering ud fra opnåede point i de kørte heat.- Er dette ens er opnåede point i 3.indledende heat afgørende, og derefter 2.indledende heat, hvis stadig ens er længst kørt distance afgørende.

Kørere, som udelukkes af et finaleheat – placeres efter udgåede og ikke startende kørere.- Hvis flere udelukkelser af samme finaleheat, anvendes samme startplaceringsregler som for udgåede kørere.

Ikke finaledeltagere, hvilket også gælder, såfremt, der ikke køres C-eller B-Finaler, opnår de efterfølgende placeringer ud fra de opnåede point i de indledende heat.

Er her lighed deles Cup-pointene

C-Finale / B-Finale køres ikke hvis der er henholdsvis 18 / 12 deltagere i en klasse.

Ved pointlighed i den samlede stilling, er den kører bedst der har flest førstepladser, derefter flest andenpladser osv.

Smid væk

DASU Cuppen / Holdmesterskab køres over 7 afdelinger, hvoraf de 6 bedste er tællende.

Hvis en afdeling aflyses, er alle tællende.

Ladies – og Junior Cup køres over 5 afdelinger, hvoraf alle er tællende.

Præmiering endelig mesterskab DASU Cup klasse 1 og 2.

Nr 1 Præmiesum kr 3.000,- + pokal

Nr 2 Præmiesum kr 1.500,- + pokal

Nr 3 Præmiesum kr 1.000,- + pokal

Nr 4 Præmiesum kr 600,- + pokal

Nr 5 Præmiesum kr 300,- + pokal

Præmiering Ladies Cup

Pokal til nr 1 – 2 og 3 skænket af NMKA Næstved Motorklub

Præmiering Junior Cup

Pokal til nr 1 – 2 og 3 skænket af MNJ Motorsport Nordjylland

Afvingelser Danmarks Cup / Holdmesterskab**Point**

De point, som de 3 bedst placerede, uanset klasse, fra hver klub opnår, individuel, ved en afdeling udgør holdets point ved en afdeling. Ved pointlighed, er det hold bedst, som har flest førstepladser, derefter flest andenpladser osv.

Præmiering Holdmesterskab

Pokal til nr 1 – 2 og 3 (1 pokal til hver hold, kun DASU Cup kørere deltager i holdmesterdkabet

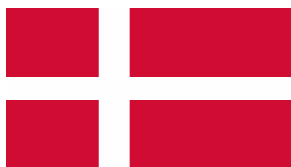
SIGNALERING / FLAG / KØRSEL PÅ BANE.

22 **Signalering / Flag**

Ved overvågning af løbsstrækningen, støtter løbslederen eller hans assistent og flagposterne sig i stor udstrækning på anvendelse af signaler for at medvirke til kørernes sikkerhed og til at håndhæve reglementet.

Signalerne bliver om dagen vist ved hjælp af farvede flag evt. ved hjælp af lys. Om natten skal flagene udskiftes med lys og reflekterende skilte, men alle kørere skal forinden gøres opmærksom på dette. Gult lys på hver flagpost er obligatorisk ved løb der køres om natten.

Minimum størrelsen på flag er 60 cm x 80 cm, rødt flag dog 80 cm x 100 cm. Flag vil blive benyttet både under træning og løb og har i begge tilfælde samme betydning.

START FLAG:

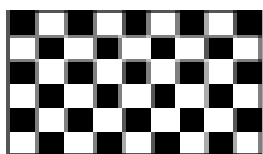
I almindelighed nationalflaget. Hvis dette ikke er tilfældet skal farven på flaget, som ikke må kunne forveksles med et allerede eksisterende flag, meddeles i tillægsreglerne. Startsignal skal gives ved at sænke flaget og det må ikke hæves over hovedet før end alle biler holder stille og aldrig mere end 10 sekunder.

NATIONAL BESTEMMELSE:

Når bilerne er opstillet på de respektive startpladser viser starteren "30 sekunder" og derefter "15 sekunder".

Før start fatter starteren startflaget med flagdugen indsamlet i hånden og holder flaget langs højre ben. Samtidig holder han den venstre hånd i luften med håndfladen rette mod startfeltet. Når starteren har sænket sin venstre hånd skal startsignalet gives kort tid efter. Startordre anses for givet, når flaget påbegynder en opadgående bevægelse. Startflaget holdes løftet indtil hele feltet har passeret.

Flag ved hovedpost / dommertårn.

MÅL FLAG:

Sort og hvidt net flag, normalt bevægeligt.

Når man har fået målflag er der overhalingsforbud gældende fra første post efter målflag. Der skal ikke flages med gult flag.

Omgangstæller:

Ved mål skal findes en omgangstæller, der hele tiden viser det antal omgange, der resterer for den forreste kører - tallene skal være mindst 40 cm høje og med en stregtykkelse på 5 cm.

RØDT FLAG - STOP:



Vises bevægeligt på alle flagposter

Flaget fortæller kørerne at de skal stoppe løbet med det samme.

Kørerne skal køre langsomt i pit.

I Offroad bruges flaget også til at stoppe løbet ved tyvstart. I dette tilfælde køres ikke i depot

SORT OG HVIDT FLAG advarsel:

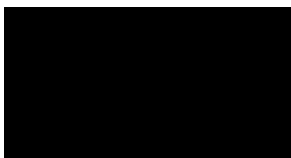


halvdel.

Flaget vises ubevægeligt sammen med en undertavle med startnummer.

Flaget er en advarsel (bliver kun vist en gang) til køreren med det pågældende nummer, om at hans kørsel er usportslig.

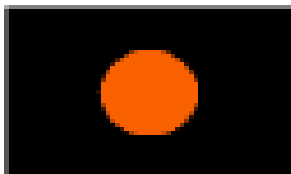
SORT FLAG - udelukkelse.



Flaget vises ubevægeligt sammen med en undertavle med startnummer, og fortæller køreren med det pågældende nummer, at han skal køre til depot første gang han når depotindkørslen.

Køreren skal straks efter heatets afslutning henvende sig til dommeren

SORT FLAG MED ORANGE CIRKEL teknisk defekt.



Den orange cirkel skal være 40 cm - diameter.

Flaget vises sammen med en undertavle med startnummer..

Flaget fortæller køreren med det pågældende nummer, at hans bil har en mekanisk defekt, der kan bringe ham selv eller andre i fare. Køreren skal køre til depot første gang han når depotindkørslen.

BESLUTNINGEN om at vise rødt flag, sort flag samt sort/hvidt diagonalflag ligger hos dommerne. Efter aftale eller i nødstilfælde træffes beslutningen om brugen af det røde flag af løbslederen.

De efterfølgende flag kan vises over alt på banen.

GULT FLAG - fare – overhaling forbudt.



Gult flag vises kun på flagposten umiddelbart før faren.

En bil kører ind i gul flagzone, når den forreste del af bilen har passeret en linie trukket fra flagposten vinkelret ud på banelegemet. Hvis en bagvedkørende bil er kørt ind i en gul flagzone, er overhalingsforbudet overtrådt i det øjeblik, det forreste punkt på bilen krydser en linie trukket vinkelret ud fra den forankørende bils bageste punkt.

OFFROAD

Ved alle offroad konkurrencer gælder følgende:

Ubevægeligt flag vises ikke i offroad

Gult flag vises bevægeligt umiddelbart før uheldsstedet/forhindringen.

Et gult flag skal vises bevægeligt i 2 omgange for den samme forhindring.

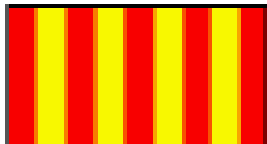
To gule flag vises bevægeligt hvis forhindringen er i ideallinien, efter 2 omgange vil de to gule flag blive afløst af et gult flag som vises bevægeligt til heatet er slut.

Efter det gule flag må der ikke overhales før

Uheldsstedet / forhindringen som der flages for, er fuldstændig passeret.

Der vil ikke blive vist grønt flag på den efterfølgende post.

GULT FLAG MED RØDE STRIBE



Flaget betyder nedsat friktion.

Flaget benyttes for at fortælle kørerne at friktionen på banelegemet er nedsat i området efter hvor flaget bliver vist

Flaget benyttes mest ved oliespild på banen, men det kan også benyttes til at advare kørerne om at der er vandpytter på banen, der er store nok til at forårsage aquaplaning, eller for at advare kørerne om en lokal regnbyge, når de kører fra tør bane ind på et vådt baneafsnit.

Kan også vises lige efter vanding af banelegemet.

HVIDT FLAG, langsom kørende på banen



Flaget betyder, at der er et langsomt kørende køretøj på banen.

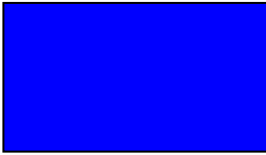
Et flag kan vises ubevægeligt som betyder, at køreren er ved at nå op til et meget langsommere køretøj.

Et flag kan vises **bevægeligt** som betyder, at køreren kan blive alvorligt hindret af et meget langsommere køretøj.

Føreren af et servicekøretøj (ambulance, kranvogn el. lign) skal sikre sig, at flagposten før det sted køretøjet kører ind på banen er opmærksom herpå.

Hvis køretøjet standser, skal der vises gult flag med det samme.

BLÅT FLAG



Flaget betyder, at en eller flere hurtigere biler er ved at overhale.

Under træning:

Et flag kan vises ubevægeligt som betyder, at køreren er ved at blive indhentet af en hurtigere bil. Giv plads for overhaling.

Et flag kan vises bevægeligt som betyder, at køreren er ved at blive overhalet af en hurtigere bil. Giv plads for overhaling øjeblikkelig.

Under heat:

Et flag kan vises ubevægeligt som betyder, at du er ved at blive overhalet med én eller flere omgange. Giv plads for overhaling.

Et flag kan vises bevægeligt som betyder, at du øjeblikkelig skal give plads for overhaling. Du risikerer at blive idømt straf.

Flagposterne skal bemærke, at under heat skal flaget kun vises til kørere, der er ved at blive overhalet med én eller flere omgange.

Bevægeligt flag skal kun vises, hvis der omgangen før er vist ubevægeligt flag eller efter ordre fra løbslederen.

En transportabel ildslukker.

Kan vises for at fortælle en kører at der er ild i hans bil.

23 Råd om kørsel på bane.

Tænk dig ind i de situationer som kan indtræffe, afpas din hastighed og vælg dit spor derefter. Det du lige nu ser foran dig, kan på brøkdele af et sekund være ændret. Sker dette, må du være klar over hvilket alternativ du har. Det kan være at bremse, lave en undvigemanøvre, at give mere gas for at komme væk, eller simpelthen at styre ud af banen for at undgå en kollision.

VÆR FORUDSEENDE.

Da du selvfølgelig inden løbet har gået banen rundt, har du en anelse om, hvor problemerne kan opstå. Hvis du husker dette når du sidder i bilen, har du forebygget mange problemer. Du ved jo også, hvor dine konkurrenter kan få problemer, så du kan være forberedt på at udnytte en sådan situation.

VÆR SMART.

Det er sjældent man kan vinde et heat ved bare at køre med speederen i bund. En sådan køremåde vil som regel indebære at man før eller siden ryger ud af den linie man havde tænkt sig at køre i, og derved miste sin position. Ser du at kørerne foran har en hård kamp i en kurve, bør du forsøge at regne ud hvilket spor du skal holde for ikke at blive indblandet. Ofte er det klogt at bremse ved indgangen til kurven, og så udnytte de huller der uvægerligt opstår når de andre har problemer.

KØRSELSTEKNIK.

Hjul er konstrueret til at køre lige frem, og det går sjældent hurtigere at køre sidelæns med udskridninger. Undtaget er meget skarpe kurver og sving, hvor det kan være svært at "køre" rundt. Du er også mere åben ved indgangen ud af svinget eller kurven.

En høj indgangsfart indebærer at du kommer ud med en lav fart, og dermed bliver du meget nemt overhalet af den mere taktiske kørende konkurrent.

AFKØRSEL.

Hvis du af en eller anden grund kommer udenfor banens begrænsninger, eller bare udenfor dit spor, skal du være meget forsigtig når du kører ind igen. Du må ikke genere andre kørere eller skyde genvej, som du kan få fordel af.

Sving, såvel indgangen som udgangen af disse må benyttes fuldt ud inden for banes begrænsninger. Overhaling må foretages enten højre om eller venstre om, såfremt der i den pågældende situation er plads.

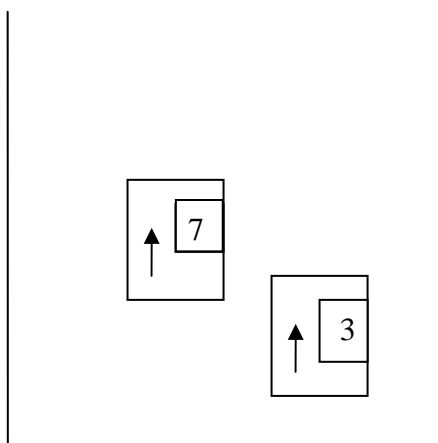
Imidlertid er det strengt forbudt at genere andre kørere ved hjælp af unormale retningsændringer o.l.

24 Regler for kørsel på bane.

Sving, såvel indgangen som udgangen af disse må benyttes fuldt ud inden for banes begrænsninger. Overhaling må foretages enten højre om eller venstre om, såfremt der i den pågældende situation er plads.

Imidlertid er det strengt forbudt at genere andre kørere ved hjælp af unormale retningsændringer o.l.

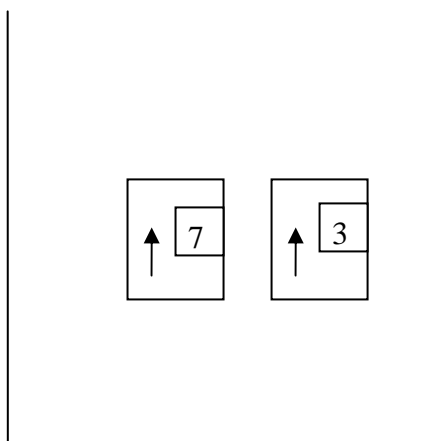
Figur A:



Figur A:

Bil nr. 7 betragtes som forankørende, men bil nr. 7 og bil nr. 3 kører alligevel side om side og skal respektere hinandens linier (begge kørere har pligt til at køre på en sådan måde, at de begge skal kunne være på banelegemet såvel ved ligeudkørsel som ved indgange til, ved kørsel i og ved udgange af sving).

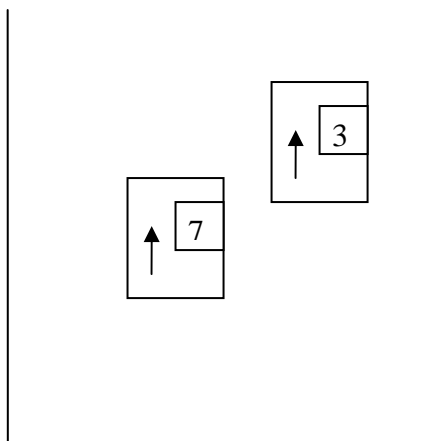
Figur B:



Figur B:

Samme som figur A. Dog er ingen af bilerne her forankørende.

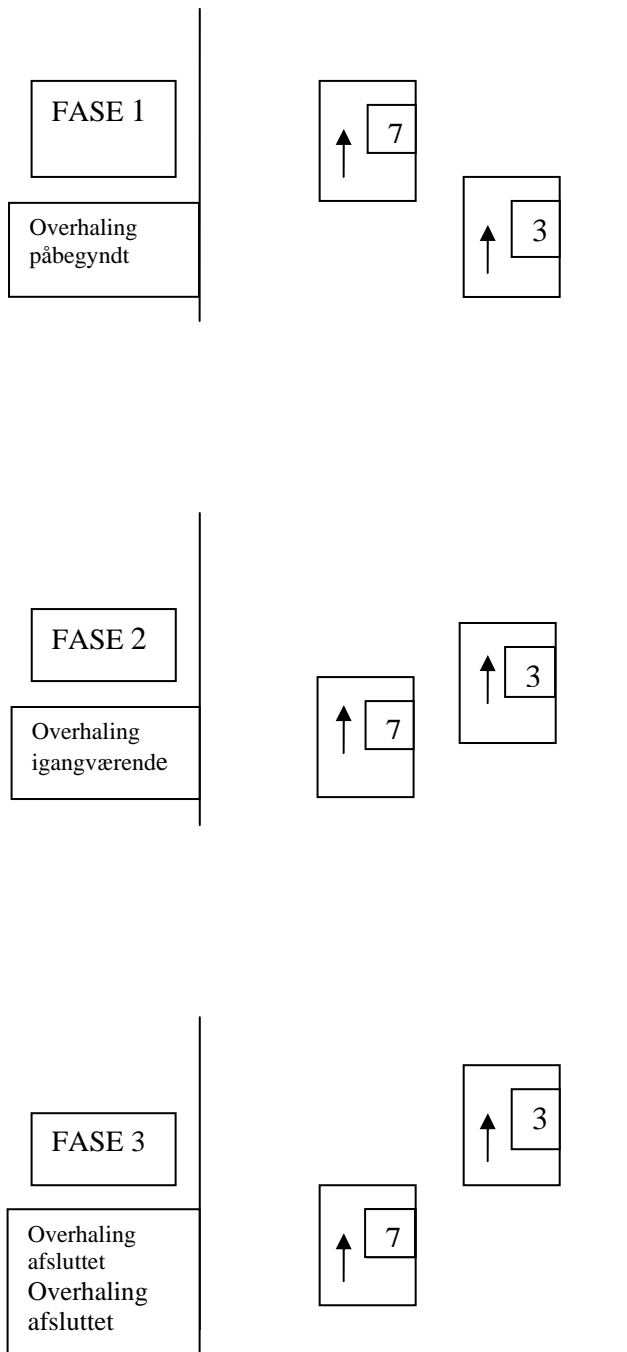
Figur C:



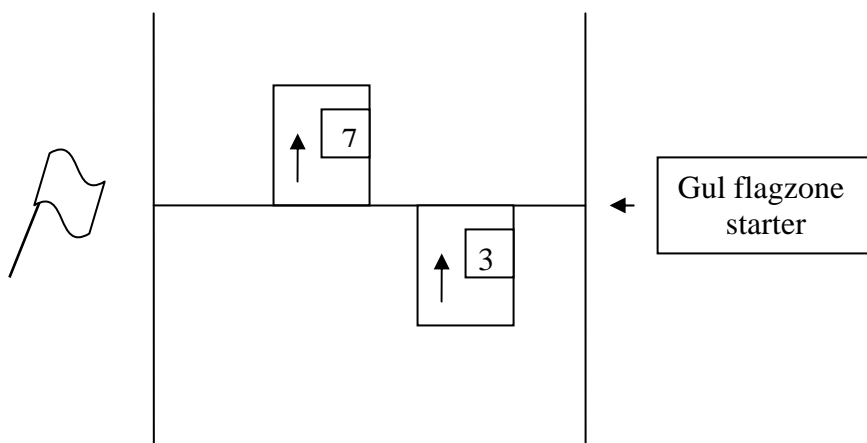
Figur C:

Samme som figur A. Dog er det her bil nr. 3 der er forankørende.

Figur D:



Figur E:



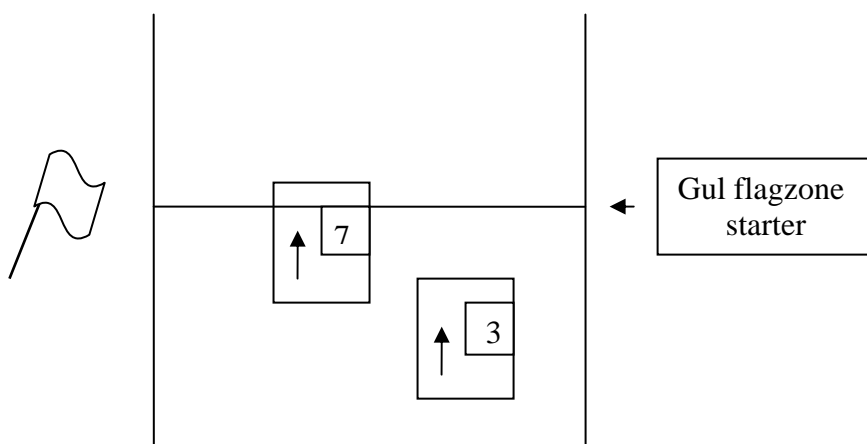
Figur E:

Når begge biler er kørt ind i den gule flagzone, overtræder bil nr. 3 overhalingsforbudet, hvis det forreste punkt på bil nr. 3 krydser en linie trukket vinkelret ud fra bil nr. 7's bageste punkt. Dette er gældende indtil overhalingsforbudet er ophævet.

Hvis bil nr. 3 trækker sig tilbage inden overhalingsforbudet er ophævet og situationen ikke frembyder yderligere fare, kan bil nr. 3's overtrædelse af overhalingsforbudet af dommeren bedømmes som straffrit.

Bil nr. 7 repasserer hermed bil nr. 3 inden overhalingsforbudet er ophævet, men i indbyrdes forståelse mellem de to kørere. Hvis situationen ikke frembyder yderligere fare, kan bil nr. 7's overtrædelse af overhalingsforbudet af dommeren bedømme som straffrit.

Figur F:



Figur F:

Bil nr. 7 betragtes som forankørende, men bil nr. 7 og bil nr. 3 kører alligevel side om side i det øjeblik starten af gul flagzone passerer.

Bil nr. 3 skal trække sig tilbage bag bil nr. 7 (se figur E). Dette skal ske så hurtigt som muligt efter starten på den gule flagzone er passeret.

Det er altså IKKE TILLADT for bil nr. 3 at beholde sin position side om side med bil nr. 7 og det er heller ikke tilladt at "fuldføre" den igangværende overhaling.

Det er ikke tilladt at fravige den angivne løbsdistanse. Ved en evt. afkørsel, skal bestræbes at køre ind på banen samme sted. Det er ikke tilladt at afkorte banen.

Enhver manøvre, der direkte har til formål at spærre, er forbudt.

En kører, der spærre, kan blive idømt fra bøde til udelukkelse afhængig af forseelsens alvorlighed.

Samme straf anvendes mod kørere, der skifter fra den ene side af banen til den anden for at forhindre andre i at overhale.

Gentagne alvorlige fejltagelser eller tilsyneladende mangel på kontrol over bilen (f.eks. afkørsler) kan medføre udelukkelse.

Køreren af en bil, der vil forlade banen, skal i god tid give signal, og han er ansvarlig for, at manøvren bliver udført uden unødigt fare.

Hvis en bil holder stille og er ude af stand til at fortsætte - f.eks. på grund af mekanisk defekt eller havari, skal køreren – hvis det er muligt - øjeblikkeligt forlade bilen.

25 Resultatlisten

En resultatliste, indeholdende deltagernes navne og startnummer, skal umiddelbart efter hvert heats afslutning opslås på et for kørerne let tilgængeligt sted. Dette sted skal være angivet i tillægsreglerne. Resultatlisten skal angive resultatet pr. heat pr. klasse samt slutresultatet.

Hvis der er afgivet protester, skal disse også anføres sammen med eventuel afgørelse.

Listen skal være underskrevet af løbslederen, og tidspunktet for dens offentliggørelse påført. Efter protesttidens udløb (i nationale løb en halv time efter listens offentliggørelse), kontrasteres listen af dommeren.

Hvis du er indblandet i en evt. protest, må du ikke forlade banen, inden offentliggjort resultatliste er kontrasteret af dommerne.

KLAGEMULIGHEDER

26 Straffe / Protester og Appeller.

Regler for protester og appeller fremgår af reglement 1, kapitel. 15. samt reglement 5 punkt 50.601

Fig. straffe kan idømmes i Folkerace:

- intern advarsel
- offentlig advarsel
- bøde
- 1 til 3 point kan fratrækkes i heat.
- 1 til 3 placeringer kan fratrækkes i finaler.
- udelukkelse fra heat – finaler – arrangement

En deltager kan skriftligt protestere mod forhold, han mener er i strid med reglementet, tillægsregler mv..

En protest kan kun fremføres af en konkurrencedeltager.

En protest skal fremsættes skriftligt og ledsages af den protestafgift som DASU fastsætter årligt, p.t. kr.

750,00. en protestafgift tilbagebetales kun såfremt den pågældende protest tages til følge, eller hvis DASU's Banesportsudvalg træffer bestemmelse herom. En protest skal inden protesttidens udløb overrækkes til løbslederen eller en af dennes assistenter. Anses en protest for ubegrundet, fortabes protestafgiften helt eller delvis. Konstateres det at en protest er fremsat mod bedre vidende, kan den der har fremsat protesten straffes. Anses en protest for at være usportslig fortabes protestafgiften, uanset om protesten tages til følge, og kan endda medføre at den protesterende yderligere idømmes en bøde.

Følgende straffe - ikendt af en dommer - kan ikke appelleres:

- interne advarsler
- offentlige advarsler
- bøder under kr. 5.000,00
- idømmelse af strafpoint / placeringer

Protestfrister:

Protest imod	Frist
Anmeldelses gyldighed Anmelder eller kørerens ret til deltagelse Banens opgivne længde	2 timer efter maskinkontrollens afslutning
Handicap Heatsammensætning Slutinstruktion	1 time før konkurrencens start
Teknisk kontrol	Straks
Fejl i løbet af en konkurrence En anden deltagers vogn Resultatliste	½ time efter resultatlistens offentliggørelse

En protest mod et konkurrencekøretøj, der har forladt banen inden dommeren har kontraseret den for deltagerne offentliggjorte resultatliste, skal tages til følge, såfremt den er fremsat inden protesttidens udløb

Protester mod afgørelser, truffet af start / måldommere og faktadommere i medfør af deres hverv, vil blive afvist.

En præmie, vundet af en deltager, mod hvem der er protesteret, skal tilbageholdes, indtil protesten er afgjort.

Endvidere må resultatlisten kun offentliggøres med forbehold, såfremt afgørelsen af en indgivet protest kan ændre resultatet, og præmierne skal tilbageholdes, indtil den endelige afgørelse er truffet, eventuelt først efter en appel.

Hvis en protest kun har indflydelse på en del af resultatlisten, kan den resterende del offentliggøres som endelig og de tilsvarende præmier kan uddeles.

Protester mod resultatliste skal indgives senest 30 minutter efter offentliggørelse af resultatlisten for det/de heat der protesteres mod.

Hvis en offentliggjort resultatliste indeholder flere heat, kan der inden for 30 minutter protesteres over ethvert af de heat, der ikke tidligere har været offentliggjort.

Hvis du vil protestere mod resultatlisten eller fejl i løbet af en konkurrence er fristen 30 minutter efter resultatlisten er offentliggjort.

APPELLER.

Enhver, der berøres deraf, kan appellere til DASU's Amatør- og Ordensudvalg, som er øverste nationale appelinstans.

Fristen for appel er 14 dage efter offentliggørelsen af den kendelse som appelleres. Appellen skal fremsættes skriftlig og være vedlagt et depositum, for tiden er det kr. 6.000,00.

27 EFTERKONTROL

Er der mistanke om, at en folkeracebil er ulovlig iflg. Teknisk Reglement 279D, og den bliver udtaget til efterkontrol, pålægges deltageren udgifter i henhold til ADM.Cirkulærer I-4 og H-1 afsnit 2.

TEKNIK

28 Her finder du hele det teknisk reglement 279D

279 D TEKNISK REGLEMENT FOLKERACE

TEKNISKE BESTEMMELSER

Biler der anvendes i Folkerace skal være lukkede personvogne eller combi biler (stationscars). Bilerne skal være, eller have været typegodkendt i Danmark. Kun biler med 2 hjulstræk kan deltage. Bilerne skal være i overensstemmelse med efterfølgende Tekniske bestemmelser. Typeattest / Homologeringsattest kan kræves fremvist ved teknisk kontrol. Med hensyn til ordforklaring og definitioner henvises til DASU REGLEMENT 2, AFSNIT 251.

STARTNUMRE

Disse skal sidde i bagerste sideruder, eller på taget på en lodret plade. Tallene skal være min. 180 mm høje og med en stregtykkelse på min. 30 mm. På klasse 1 biler skal startnumrene være sorte tal på hvid baggrund. På klasse 2 biler skal startnumrene være sorte tal på gul baggrund.

MOTORBESTEMMELSER

I Klasse 1 kr. 5.000,- er det tilladt at ilægge en hvilken som helst af de motorstørrelser den pågældende bilmodel har været homologeret / typegodkendt med i Danmark. Alt andet end motorblok og topstykke er fri. Dog må boring og slaglængde ikke ændres udover de for homologerede / godkendte max.mål.

I Klasse 2 kr. 8.000,- er det tilladt at ilægge en hvilken som helst motor. Motoren skal dog have samme cylinderantal som den motor, der lå i bilen, da den var ny. Fælles for Klasse 1 og 2 motorophængenes gummiklodser er fri. De originale monteringspunkter af motorophæng på motor og gearkasse samt motorens originale placering skal bibeholdes. Det er tilladt at montere bundkarbeskyttelser eller anden beskyttelse af motordele foran forhjulenes lodrette center, men fastgørelse af disse skal foretages på motorblok- eller motorophæng. Fastgørelser af sådanne beskyttelser må ikke foretages på karosseriet. Såfremt, der på motoren er krumtaphus eller lign. til de fri, skal der monteres en olieopsamlingsbeholder på min. 2 ltr.s kapacitet. Denne beholder skal være således monteret, at den opsamler evt. olie fra udluften. Motoren må ikke være monteret med turbo, kompressor eller anden overtryksladning. Det er tilladt at indføre indsugningsfiltre ind i kabine. Forbindelsen mellem filter og kaburator skal så være udført i brandsikker slange eller kanal, ligesom der skal anvendes brandsikkert filter.

BESKYTTELSBUR

Beskyttelsesbur er obligatorisk, og skal i dimension, godstykkelse og konstruktion svare til et af de viste eksempler og efterfølgende tekst. Der stilles ikke krav til nogen speciel kvalitet i stål til beskyttelsesburet. Selv "sømmede" rør må benyttes, hvorimod galvaniserede rør ikke kan godkendes. Buret må gerne svejses sammen i bilen. Hovedbøjlen må gerne forstærkes med af samme dimension. Vandret stræber i førersiden er obligatorisk. Denne stræber skal være udført i samme dimension rør som buret i øvrigt, og være placeret således, at den er ud for kørerens lårben. Laveste placering er i højde med sædets sideflade.

FASTSPÆNDINGSPLADERNE

Hovedbøjlen skal være udført i et stykke, uden ujævnheder og revner i bøjninger. Tilladte konstruktioner er vist i fig.1 og fig.2. Bemærk, at diagonalforstærkning er obligatorisk i alle konstruktioner. Hovedbøjlen ben må kun have mindre bøjninger fra rudehøjde og ned. De enkelte bøjler i buret skal følge bilens indvendige kontur. Af sikkerhedsmæssige grunde skal afstanden mellem bur og de indvendige sider af karosseriet, være så lille som muligt. Burets bøjninger skal have en min.runding på 3 gange rørdiameter, Se fig. 3. Forskellige monteringsmuligheder er vist som fig. 4, 5, 6, 7 og 8. I hovedbøjlen lodrette del ca. 5 cm. fra bund, skal der være boret et 6 mm hul, således at godstykkelsen kan kontrolleres. Fig. 1-2-3-4-5-6-7-og 8 findes som bilag bag i reglementet. (Tegning A + B) Fastspændingspladerne skal være svejset på alle rørender, hvor disse fastgøres i bilen. Pladerne skal være min. 60 kvadratcentimeter og have en min. tykkelse som godstykkelsen i burets rør. Forstærkningspladerne skal være min. 3 mm tykke, skal være min. 120 kvadratcentimeter, og være boltet, nittet eller svejset fast til karosseriet / vognbunden. En god konstruktion fremkommer ved, at lave

dem ca. 180 kvadratcentimeter, således at en tredjedel af pladernes størrelse, kan bukes til lodret, og svejset fast til såvel vognbund som f.eks. dørstolpe.

DIMENSIONER

Alle rør og forstærkninger i buret, skal have flg. min. dimensioner .

Diameter udvendig 38 mm., godstykkelse 2,5 mm..

Fastgørelse til karosseriet med min. fastgørelsespunkter

- 1 for hver af frontbøjleens rørender.
- 1 for hver af længdeforstærkningens bagerste rørender.
- 1 for hver af hovedbøjleens rørender
- 1 for hver af diagonalstivernes rørender.

Fastgørelse (fastgørelsesplader til karosseri og forstærkningsplader) skal ved hvert fastgørelsespunkt ske, med mindst 3 stk stålbolte min. 8 mm. tykke , og med sekskantede selvlåsende stålmøtriker.- eller ved svejsning. Hvis en tidligere autocross/ rallycross bil anvendes til Folkerace, og er forsynet med et homologeret bur, kræves der ikke diagonalforstærkninger eller andre forstærkninger – udover det homologerede.

FØRERSÆDE

Førersædet skal være en rally – eller racersæde med helstøbt nakkestøtte Sædet anses for at høre til førerens personlige udrustning, og må således fjernes ved salg.

SIKKERHEDSSELE

Der kræves fire-punktssæle med min. 4 fastgørelsespunkter. Befæstigelsespunkterne i vognbund / karosseri skal være udført særdeles solidt , og placeret således, at de enkelte selestropper bliver så korte som muligt.

Sikkerhedsselen anses for at høre til førerens personlige udrustning, og må således fjernes ved salg.

ILDSLUKKERE

Ildslukkere kræves ikke i Folkerace, men monteres en sådan, skal den være forsvarligt fastgjort i vognbunden med stålband (ikke med læder eller gummistropper). Split skal være demonteret under kørsel på bane

Ved et evt. salg må ildslukkeren fjernes.

KAROSSERI OG CHASSIS

Der må ikke forefindes rustskader i de bærende dele. Karosseriets oprindelige form og kontur skal bibeholdes, med undtagelse af skærmkanter og ventilationsåbninger.

Der må laves udskæringer til ventilation mm. i motorrumsklappen, men de skal i så fald laves sådan, at der ikke udefra bliver mekaniske komponenter synlige.

I motor- og bagagerumsklap samt i skærme og døre er materialet frit.

Dog skal døren i førersiden være helt igennem original (dørbeklædning undtaget) og uden at være lettet. I 4-dørs biler må de bagerste døre tilsvejses. Forstærkninger og eller chassis er frit, men må ikke erstatte basiskonstruktionen.

Alle forstærkninger skal være udført indenfor bilens karosseri.

Bilen må ikke være monteret med tilkoblingsanordning (anhængertræk).

Der må dog ikke være indbygget forstærkninger foran en lodret linie, der går gennem forhjulets center.

Evt.buler og skader skal være banket ud, repareret og malet inden fremstilling for Teknisk Kontrol.

Der skal forefindes et chassis nummer.

Der må laves skærmforøgere, men disse skal så være en integreret del af skærm eller chassis.

Tykkelsen af disse materialer, skal være den samme som skærmen i øvrigt.

Hvis, der monteres skærmforøgere af plast eller gummi, tillades dog tykkere materiale. Det er tilladt, at forstærke skærmkanten med påsvejset rør, der følger rundingen i skærmkanten, et sådant rør, må max. være 10 mm. i diameter og 2 mm. i godstykkelse. Skærmforøgere må max. være 7,5 cm brede. Evt skærmforøgere skal dække min. 1/3 (120 grader) af hjulets omkreds, samt mindst hele hjulets bredde. Skærmkanter må ikke fremstå med skarpe og takkede kanter, der kan være til fare for andre.

BRANDSIKRE SKOTTER

Adskillelse mellem motorrum og kabine, og mellem bagagerum og kabine, skal tjene som brandsikre skotter. Åbninger og sprækker skal lukkes ved påsvejsning af plade eller lign. Nødvendige ledninger og rør må gennemføres, men skal i så fald føres i gummibøsninger, som kan slutte tæt om ledninger eller rør.

Adskillelse mellem bagagerum og kabine, skal kun være lukket hvis tank, køler eller ballast er monteret i bagagerum.

BRÆNDBART MATERIALE

Alt brændbart materiale, som ikke berører karosseriets bærende egenskaber, skal fjernes. Undtagen døren i førersiden, hvis materialet på førerdøren fjernes, må der ikke fremstå skarpe kanter. Hvis fjernelsen af instrumenter og instrumentbord danner skarpe kanter, skal instrumentbrættet blive siddende.

STÆNKLAPPER

Bilen skal være forsynet med stænklapper bag de trækkende hjul. Der skal altid være stænklapper bag de bagerste hjul. De skal være af et fleksibelt materiale af mindst 5 mm. tykkelse – eller stift plastmateriale af min. 3mm. tykkelse, og skal dække min. hele hjulets bredde. Max. afstand fra jorden 10 cm.

LYGTER

Alle lygter skal være afmonteret og lygtehuse eller åbninger skal være afblændet med en plade. En Folkeracebil, skal være forsynet med 2 røde stoplygter med min. 60 kvadratcentimeter lysåbning., monteret med 21w pærer. Disse stoplys skal erstatte bilens originale baglygter. Stoplygterne skal være monteret bagudvendt og være placeret max 1,5 mtr. over kørebanen.

SPEJLE

Der skal være monteret udvendige sidespejle i begge sider af bilen, det indvendige spejl skal bibeholdes.

VISKERE OG SPRINKLER

Der skal være monteret min. 1 vinduesvisker samt sprinkleranlæg på frontruden. Begge dele skal kunne fungere og kunne holde ruden fri for snavs under alle vejrforhold.

LÅSEANORDNINGER

De originale låse på motor- og bagagerumsklap skal være afmonteret og erstattet med 2 stk låseanordninger. (splitter eller stropper på hver klap). Fjernes også de originale hængsler, skal der på hver klap monteres yderlige 2 låseanordninger.

BUGSERANORDNINGER

Der skal både foran og bagved på bilen være monteret et let tilgængeligt bugserøje eller krog. Disse skal være af kraftig kvalitet og skal være forsvarligt fastgjort, de skal være således monteret, at de ikke når udenfor karosseriets begrænsninger, set ovenfra.

Øjnene / krogene skal være malet gule, orange eller røde, og være afmærket med pile, hvis der anvendes øje, skal huller heri være min.40 mm.

RUDER

Frontruden skal være af lamineret glas eller plastmateriale af min. 5 mm. tykkelse.

Andre ruder skal være af splintfri glas eller plastmateriale af min. 5 mm. tykkelse.

Alle ruder skal være gennemsigtige uden større skader.

Der skal være monteret trådgitter i førerdøren.

Trådtykkelsen skal være min. 1,5 mm. og maskestørrelsen max 500 mm² .

Dette trådgitter må kun erstatte ruden i førerdøren.

Der må ikke bruges vinduesnet.

KOFANGERE

Originale kofangere må fjernes. Hvis disse fjernes, skal kofangerstivere og bøjler også fjernes.

Evt. opståede huller i karosseri lukkes med karosseriplade.

UNDERVOGN – HJUL OG DÆK

Hjulophæng, styretøj og støddæmpere er frit, den oprindelige akselafstand skal bibeholdes. Fælge er frit, men anvendes andre fælge end de originale, skal det påses, at hjulbolte / hjulmøtrikker kan spændes i sin fulde længde samt , at bolten / møtrikkens konus stemmer overens med fælgens. Dobbeltmontage af hjul (tvillinghjul) samt løse spacers (sporviddeforøger) er ikke tilladt.

Alle dæk, som kan købes i alm. handel i Danmark er tilladt , dog ikke pigdæk.

Det er endvidere tilladt at opskære mønstret, men dog ikke dybere end original mønstret. Det er forbudt på nogen måde, at opvarme dæk, det være sig ved hjælp af kemiske midler – eller fysisk påvirkning. Det gælder også selvom den fysiske påvirkning ikke direkte har til hensigt at opvarme dækket.

Der kan fra den arrangerende klub indføres begrænsning i dækmønster-åbning, blot det er angivet i tillægsreglerne.

Ellers gælder flg. eksempel se skitse:

Dækmønsteråbningen skal måles mellem slidbanens forhøjninger (knopper) i hele slidbanens bredde, både i længde og tværretning (det skraverede område på skitse)
Største tilladte åbning ; 18 mm. ved en kontrolmåling må en kvadratisk klods på min. 18,5 mm ikke uden mærkbar modstand noget sted på slidbanen i mønsteråbningen.
Se skitse . I tilfælde hvor nogle af slidbanens forhøjninger (knopper) har fremspring / er indrykket i forhold til slidbanens yderkanter i øvrigt, skal de herved fremkomne åbninger (A) dog kun regnes for større end den angivne maksimale mønsteråbning såfremt fremspring/ indrykning er mere end 10 mm.(B). Skitse findes bag i reglementet (Tegning C)

HOVEDAFBRYDER - ELSYSTEM

Hovedafbryderen skal afbryde alle elektriske kredsløb (batteri, generator, lys, horn, tænding, elektriske instrumenter etc.) og stoppe motoren. Det skal være en gnistsikker type, og skal kunne betjenes såvel indefra som udefra. I lukkede biler, skal hovedafbryderens udvendige betjeningsgreb obligatorisk være anbragt lige under forruden i førerens side. Den skal mærkes med et rødt lyn i en blå trekant med hvide kanter. Den indvendige hovedafbryder skal kunne nås af føreren, når denne sidder i fastspændt sikkerhedssele. Derudover er el-systemet frit. Batteriet skal være forsvarligt fastgjort med ramme hele vejen rundt, og skal være overdækket med en tæt beholder til opsamling af syre. Batteriet må ikke forefindes i kabinen, dog tilladt hvor bilens batteri er original monteret sådan. Ratlåsen skal fjernes. Alle ledninger og kabler må trækkes frit, også inde i kabinen. DOG må alle el-ledninger og kabler ikke placeres umiddelbart sammen med bremse- og brændstofrør.
Afstanden herimellem skal være min. 10 cm. Alle ledningsgennemføringer i topedo o.lign. skal ske i tætsluttede gummibøsninger.
Alle ledninger, kabler og rør skal være forsvarligt fastgjort med klemmer eller lign.

BRÆNDSTOFSYSTEM-TANK-BRÆNDSTOF

Brændstoftank kan være original, men må udskiftes med en tank, højeste kapacitet 10 ltr. Monteres en uoriginal tank, skal den placeres således, at der overalt er min. 30 cm. fra karosseriets sider / bagende / forende til tanken. Tanken skal være forsvarligt fastgjort og være monteret med et tætsluttende skruelåg ved påfyldningsstudsens.
På en uoriginal tank, skal der være udluftning, udluftningen skal være forsynet med en envejs ventil, der blokerer for passage af brændstof ud af tanken. Tanken må ikke placeres i kabine eller motorrum. Alle brændstof og olierør må ikke føres gennem kabinen med mindre det er original montering - Og de skal i så fald være forsvarligt beskyttet. Alle steder, hvor der anvendes slanger til brændstof, skal disse være monteret med kraftige spændebånd. Der må kun anvendes brændstof, som kan købes på en alm.tankstation i Danmark.

KØLERSYSTEM

Kølersystemet er frit, men køleren må ikke monteres i kabinen. Kølervandsrør må godt føres gennem kabine, under forudsætning af, at rørerne monteres i modsatte side af føreren, der må ikke forefindes samlinger af kølerrørene i kabinen. Kølerrørene skal være forsvarligt fastgjort og afskærmet.

UDSTØDNING OG STØJ

Udstødningsrøret skal være monteret således, at det munder ud bag bilen, eller i siden bag fordørens bagkant. Udstødningsrøret skal være forsvarligt fastgjort, og skal munde ud udenfor karosseriets begrænsning. Udstødningsstøjen må højst være 100 db målt ½ mtr. bag udstødningsens munding- og i en vinkel på 45gr, ved 4500 omdr.

TRANSMISSION

Transmissionen er fri, dog må der kun være 2-hjuls træk. Den originale placering af de drivende hjul skal bibeholdes.

BALLAST

Ballast er tilladt, men skal være forsvarligt fastgjort, og må aldrig anbringes i kabinen. Ballast og forstærkning må veje max. 75 kg

VOGNBOG

Første gang en Folkeracebil fremstilles for Teknisk Kontrol, udfærdiger denne en vognbog på bilen. Denne vognbog, indeholder oplysninger om bilens identitet (fabrikat, type, chassis nr mv.) og ejerens / brugerens navn. Vognbogen skal altid fremvises ved Licens og Teknisk Kontrol , og skal følge bilen ved salg.

I vognbogen indfører Teknisk Kontrol evt. mangler der er konstateret på bilen, om de skal rettes inden start, eller dette kan vente til næste løb.

Hvis en vognbog bortkommer, eller beskadiges således, at den er uanvendelig, skal en ny bog udstedes – for den nye bog betales et gebyr fastsat af DASU, der med fradrag af administrationsomkostninger tilbagebetales, hvis den evt. bortkomne vognbog senere fremkommer og indsendes til DASU.

FØRERENS UDRUSTNING GENERELT

Under kørsel på bane, skal føreren være iført flammehæmmende kørerdragt i en del (min 1 lags.) . Det skal af et permanent mærke i dragten fremgå, at den er flammehæmmende. Beklædningen skal være tætsluttende ved fod og håndled.

Se tillæg 10 reglement 2 afsnit Folkerace.

TEKNISKE REGLER V/ DANSK DELTAGELSE I SVENSKE LØB

Folkeracebiler som skal anvendes i Sverige, skal være afmeldt Centralregistret.

Svenske Folkeracebiler kører med fri motor og cylinderantal. Danske biler vil i øvrigt blive godkendt med original benzintank, indsugning ført ind i kabinen, og forstærkninger i bagende. Øvrige tekniske regler er i princippet de samme.

Sikkerhedsudrustning: Sikkerhedsbur, sæde, hjelm og øvrig personlig udrustning som i Danmark.

TEKNISKE REGLER V/ SVENSK DELTAGELSE I DANSKE LØB

Svenske Folkeracebiler som skal anvendes i Danmark, skal være ude af Bilregisteret. Udover nedennævnte punkter, gælder det svenske reglement:

Folkerace klasse 1 kr 5.000,- : Original motor.

Folkerace klasse 2 kr 8.000,- : Motor er fri, dog skal motoren have samme cylinder antal, som lå i bilen, da denne var ny.

Fællesbestemmelser for begge klasser.: Dækmønsteråbning max 18 mm. eller efter Arrangørens begrænsninger. Udvendig Hovedafbryder skal forefindes, svenske folkeracebiler vil blive godkendt med de forstærkninger, som er godkendt i Sverige (Ramme omkring front) . Bagerste sideruder må tilmales eller tillukkes med plade. 1mm Lexan – plastruder må anvendes – bortset fra forrude.

Øvrige tekniske regler er i princippet det samme, hvorfor en bil, der er i overensstemmelse med det svenske reglement, kan godkendes i Danmark.

Sikkerhedsudrustning: Krav til personlig udrustning, som i Sverige.

Biler, som købes eller sælges, ved respektive landes Folkerace løb, skal ombygges efter eget lands reglement for at kunne anvendes til Folkerace løb i eget land.

En svensk Folkerace bil, som skal køre i Danmark, skal før start besigtiges af en svensk tekniker, og dato skal indføres i vognbogen. Dette skal ske årligt.

Der er ingen told ved salg af Folkeracebiler mellem Sverige og Danmark.

TEGNINGER

Tegning A

Fig. 1:

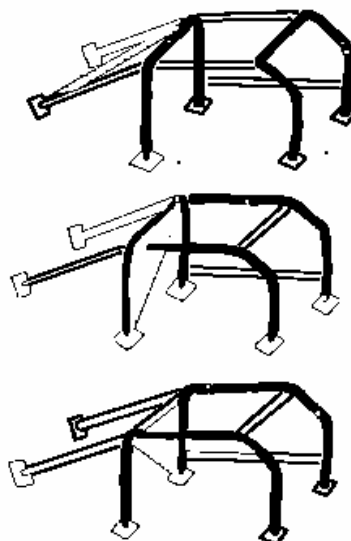
Eks. med 2 tværstående hovedbøjle

Ny godkendt burtype

Eks. med 1 hovedbøjle og 2 sidebøjler

Fig. 2:

Eks. med 2 langsgående hovedbøjler



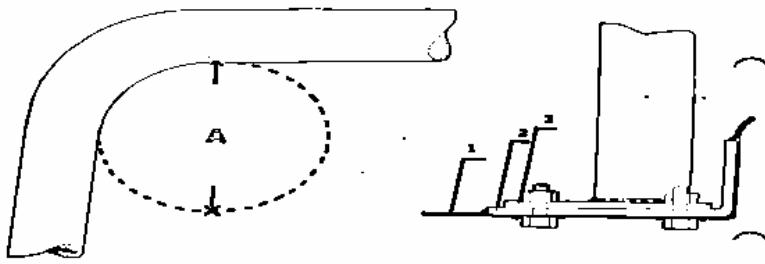


Fig 3

Fig. 8

Fig 5: Min. indv. run-
ding i burets bøjler =
A.
($A=3 \times \text{rørdiameter}$.
 $38 \times 3 = \text{min. } 114 \text{ mm}$)

1=karrosseribund

2=forstærkningsplade

3=fastspændingsplade

Fig. 5

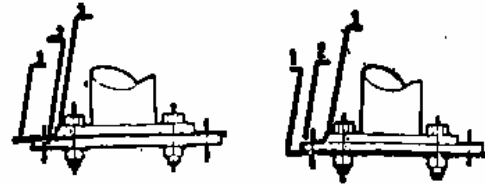


Fig. 4

Det præciseres at rammebunden skal
forstærkes med rør, gennem hvilke
boltene til burets fastgøring skal
passere.

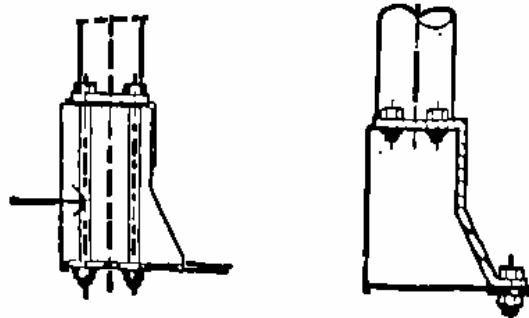


Fig. 6

Fig. 7