

# **AUTOMOBIL TURNIERSPORT**



## **TURNIERORDNUNG Ausgabe 2015**

**ADAC**

# INHALT

Allgemeine Bedingungen.....	3
1. Teilnahme .....	3
2. Zulassung der Fahrzeuge.....	3
3. Hilfsgeräte und Zusatzausstattungen .....	3
4. Aufbau des Parcours .....	3
5. Einstellung der Aufgaben .....	4
6. Sportwarte .....	4
7. Vorbereitung zum Start.....	4
8. Start und Durchgang .....	4
9. Wertung .....	4
10. Fehlerpunkte.....	5
11. Zeitnahme.....	5
12. Einsprüche.....	6
13. Versicherung.....	6
14. Verantwortlichkeit und Haftungsverzicht der Teilnehmer.....	6
Aufgabenbeschreibungen.....	7
Aufgabe 1: Einparken rechts .....	7
Aufgabe 2: Einparken links .....	9
Aufgabe 3: Slalom vorwärts.....	11
Aufgabe 4: Slalom rückwärts.....	12
Aufgabe 5: Wenden einfach .....	13
Aufgabe 6: Wenden doppelt .....	15
Aufgabe 7: Fahrgasse .....	17
Aufgabe 8: Wand vorwärts .....	18
Aufgabe 9: Wand rückwärts.....	19
Aufgabe 10: Parkboxen .....	20
Aufgabe 11: Kreisbahn .....	22
Aufgabe 12: Spurgasse freiliegend.....	24
Aufgabe 13: Stopplinie.....	25
Aufgabe 14: Schweizer Slalom.....	26
Anhang .....	27
Parcours-Beispiel 1 .....	27
Parcours-Beispiel 2 .....	28
Gültige Beschlüsse der Referententagung .....	29
Konzeptpapier „Turniersport“ .....	30
Standards für überregionale Meisterschaften .....	32
Musterausschreibung Endlauf.....	33
Teilnahmebestätigung Einsteigerlehrgang .....	37

# ALLGEMEINE BEDINGUNGEN

## 1. Teilnahme

- 1.1 Teilnahmeberechtigt sind alle Personen, die im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sind, die zum Führen eines PKW (bzw. des betreffenden Fahrzeuges) berechtigt. Die Mitnahme von Beifahrern ist nicht gestattet.
- 1.2 Personen, die im laufenden Jahr das 16., 17. oder 18. Lebensjahr vollenden, können in einer eigenen Klasse an den Start gehen. Das sind z.B. im Jahr 2015 die Geburtsjahrgänge 1999, 1998 und 1997.

Voraussetzung: Erfahrung im Kartsport oder Einsteiger-Slalom oder Teilnehmer am begleiteten Fahren (BF17) oder ein absolvierter Automobilturnier-Einsteigerlehrgang. Die Verantwortung für diesen Einsteigerlehrgang obliegt dem jeweiligen Referenten/Turnierbeauftragten (Teilnahmebestätigung siehe Anhang).

## 2. Zulassung der Fahrzeuge

Die ADAC-Turnierordnung (nachfolgend TO genannt) gilt nur für PKW, Kombinationswagen und historische Fahrzeuge auf PKW-Basis. Die Fahrzeuge müssen zugelassen sein, der StVZO entsprechen und in einem verkehrssicheren Zustand sein. Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen, sowie mit Kurzzeitkennzeichen sind nicht zugelassen. Fahrzeuge mit roten Oldtimerkennzeichen sind unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen. Cabriolets dürfen auch mit geöffnetem Verdeck gefahren werden. Vor dem Start sollte eine Überprüfung der Fahrzeuge erfolgen.

## 3. Hilfsgeräte und Zusatzausstattungen

Hilfsgeräte und Zusatzausstattungen, durch die einzelne Fahrer gegenüber anderen bevorteilt sein könnten, sind grundsätzlich nicht gestattet. In Anbetracht der Eigenart des Turniersports müssen daher z.T. auch der StVZO entsprechende Zusatzausrüstungen untersagt werden. Die Reifen dürfen nicht behandelt sein. Die Kopfstützen der Vordersitze dürfen nicht entfernt werden.

Als Hilfsmittel gelten nicht: farbige Lackierungen und das Aufkleben von Schriften und Reklamen, auch auf der Haube. Erlaubt sind Zusatzeinrichtungen wie Rückfahrscheinwerfer, Nebelschlussleuchten, Zusatzscheinwerfer etc.. Sie müssen an den üblichen Stellen angebracht sein und in betriebsfähigem Zustand sein. Erlaubt sind ferner: Radioantennen, Funkantennen, Lenkradknopf für Behinderte, Spoiler mit ABE oder Eintrag im Fahrzeugschein, für Front- und/oder Heckspoiler ist eine entsprechende Maßberichtigung vorzunehmen.

Außenspiegel: es sind Außenspiegel an den vorderen Türen links und/oder rechts, an der Motorhaube oder an den Kotflügeln oder an den sonst üblichen Stellen erlaubt. Diese serienmäßigen oder auch zusätzlichen Außenspiegel werden bei der Maßeinstellung nicht berücksichtigt. Sie dürfen nicht eingeklappt oder arretiert werden, sondern sind in betriebsfähigem Zustand (lt. StVZO) zu benutzen.

Sicherheitsgurt: der Sicherheitsgurt muss so angelegt sein, dass die normale Gurtführung (über die Schulter) eingehalten wird. Der Gurt muss während des ganzen Laufes bis zum Überfahren der Ziellinie angelegt sein. Hosenträgergurte müssen komplett angelegt werden.

Anhängerkupplung: bei Fahrzeugen mit Anhängerkupplung muss eine Maßberichtigung für die Aufgaben 1 und 2 (Einparken) erfolgen. Die über das Fahrzeugheck hinausragende Länge der Anhängerkupplung (ggf. ausmessen) ist zum Längenmaß, das in der Spalte „Parklücke“ der Maßtabelle angegeben ist, zu addieren.

## 4. Aufbau des Parcours

Bei einem Turnier müssen mindestens sieben Aufgaben gefahren werden. Der Veranstalter legt vor Turnierbeginn die Aufgaben und deren Reihenfolge fest, dabei dürfen Aufgaben auch mehrfach gestellt werden. Die Aufgabe 13 (Stopplinie) ist jedoch Pflicht und in jedem Fall die letzte Aufgabe. Die Auswahl und Reihenfolge der Aufgaben sollen der Platzform und den Platzausmaßen Rechnung tragen. Die Aufgaben sollen nicht so eng zusammengestellt werden, dass große Fahrzeuge gegenüber kleineren deutlich benachteiligt sind.

Der Parcours soll übersichtlich aufgebaut sein. Die Absperrung ist so vorzunehmen, dass sich die Zuschauer nicht in unmittelbarer Nähe der Aufgaben aufhalten können.

Die Variationsmöglichkeiten, die diese TO eröffnet, sollen bestmöglichst genutzt werden, um die Teilnehmer vielseitig zu fordern (Parcours-Beispiele siehe Anhang).

## 5. **Einstellung der Aufgaben**

Die Turniergeräte werden für die einzelnen Fahrzeugtypen entsprechend der Maßtabelle zur TO eingestellt. Die Maßtabelle ist für die darin aufgeführten Fahrzeugtypen verbindlich.

Für die dort nicht aufgeführten Fahrzeuge ist dem Veranstalter mit der Nennung eine Aufstellung zu den „Sondermaßen“ zu übergeben. Dies gilt ebenfalls für „umgebaute“ Fahrzeuge. Im übrigen sind die in der Maßtabelle genannten Hinweise zur Berechnung der Einstellmaße für nicht darin aufgeführte Fahrzeuge zu beachten.

## 6. **Sportwarte**

Für die Abwicklung des Turniers werden mindestens folgende Personen als Sportwarte benötigt: Turnierleiter, Schiedsrichter, Zeitnehmer, Ansager, Auswerter, Punktrichter an den Aufgaben, Helfer.

Die Sportwarte sind rechtzeitig in ihre Aufgaben einzuweisen. Sie müssen, soweit sie werten, während des Turniers die TO griffbereit zur Verfügung haben. Die Punktrichter sind von der Turnierleitung anzuhalten, ihre Bewertungstätigkeit objektiv wahrzunehmen.

## 7. **Vorbereitung zum Start**

Es wird empfohlen, Fahrzeuge gleichen Typs (bzw. gleicher Position in der Maßtabelle) zusammenzufassen und in dieser Reihenfolge starten zu lassen, um die Geräte möglichst wenig umstellen zu müssen. Die Startaufstellung soll so vorbereitet sein, dass keine größeren Pausen zwischen den Läufen eintreten.

Für die Aufgaben „Spurgasse“ prüfen die Starthelfer, ob die in der Nennung angegebene Reifenbauart und –größe mit der tatsächlich am Fahrzeug montierten Bereifung identisch sind.

## 8. **Start und Durchgang**

Der Start erfolgt „stehend“ oder „fliegend“. Der Lauf beginnt mit dem Start der Zeitmessung und endet mit der Fehlerwertung für die letzte Aufgabe "Stopplinie" (Anzeige durch den Punktrichter). Während des Laufes dürfen die Türen nicht geöffnet werden, die Fenster dürfen geöffnet sein. Die Teilnehmer dürfen sich nicht von ihrem Sitz erheben. Hilfestellung durch Dritte ist nicht gestattet. Auf die Wertungstätigkeit der Sportwarte brauchen die Teilnehmer nicht zu achten, sie haben jedoch ihre Fahrweise so einzurichten, dass niemand gefährdet wird. Verstöße führen zum Ausschluss!

Wiederholung eines Laufes: bei nicht korrekter Maßeinstellung einer Aufgabe – zu Ungunsten eines Teilnehmers – **kann** der Lauf wiederholt werden. Dies entscheidet der betroffene Teilnehmer direkt nach Bekanntwerden der fehlerhaften Maßeinstellung. Bei nicht korrekter Maßeinstellung einer Aufgabe – zu Gunsten eines Teilnehmers – **muss** der Lauf wiederholt werden. Wenn ein Lauf wiederholt wird (Entscheidung des Schiedsgerichtes z.B. wegen unrichtiger Geräteeinstellung, Ausfall der Zeitnahme usw.) ist stets der gesamte Lauf zu wiederholen.

## 9. **Wertung**

Für die Turniere nach der TO gibt es zwei Wertungsklassen.

Der Veranstalter gibt in seiner Ausschreibung bekannt, nach welcher Wertung gefahren wird. Korrekturen vor Erreichen einer Aufgabe bleiben punktfrei. Bei Parcoursfehler und Zeitgleichheit ist grundsätzlich ein Stechen auszufahren. Es ist erforderlich, dass dabei sämtliche Aufgaben zu absolvieren sind.

### 9.1 **N-Wertung (Normalwertung)**

Die N-Wertung soll weniger geübten Teilnehmern die Gelegenheit geben, die gestellten Aufgaben ohne Zeitdruck zu erfüllen. Es soll darauf geachtet werden, dass Teilnehmer, die im Besitz des Turniersportabzeichens sind, in dieser Klasse nicht starten. Eine Wertung für das Turniersportabzeichen erfolgt nicht. Gewertet wird nach Parcoursfehlern.

- Sieger wird der Fahrer mit der geringsten Parcoursfehler-Strafpunktzahl.
- Bei Punktgleichheit entscheidet die Gesamtfahrzeit.

## 9.2 S-Wertung (Sportwertung)

Durch die S-Wertung wird geübten Teilnehmern die Gelegenheit geboten, ihr Fahrkönnen unter sportlichen Bedingungen zu beweisen, z.B. durch Erringung des Turniersportabzeichens. Hier starten auch Inhaber desselben. In dieser Wertung werden Punkte für das ADAC-Turniersportabzeichen nach dessen besonderen Verleihungsrichtlinien sowie Punkte für ADAC-Turniermeisterschaften – ab Regionalmeisterschaft – vergeben. Es erfolgt (integriert) Zeitwertung nach folgendem Modus:

- Die gefahrene Zeit – ausgedrückt in Sekunden, 1/10 Sekunden und gegebenenfalls 1/100 Sekunden – wird in Zeitpunkte umgerechnet: 1 Sekunde = 1 Zeitpunkt.
- Die Parcoursfehler – in den Aufgaben als Punkte bezeichnet – werden gemäß nachfolgender Tabelle umgerechnet:

Parcoursfehler	Strafpunkte	Parcoursfehler	Strafpunkte	Parcoursfehler	Strafpunkte
0,5	10	3,5	70	6,5	130
1	20	4	80	7	140
1,5	30	4,5	90	7,5	150
2	40	5	100	8	160
2,5	50	5,5	110	...	...
3	60	6	120	N	N*20

- Die Summe aus Zeitpunkten und Parcoursfehlern (umgerechnet in Strafpunkte) ergibt die Wertungspunkte. Sieger ist der Fahrer mit der geringsten Wertungspunktzahl.

Haben in der S-Wertung zwei oder mehrere Fahrer die gleiche Anzahl von Wertungspunkten, ohne dass gleiche Parcoursfehler und gleiche Zeitpunkte vorliegen, so wird der Fahrer besser eingestuft, der die geringste Anzahl von Parcoursfehlern hat.

## 10. Fehlerpunkte

Die maximal mögliche Fehlerpunktzahl je Aufgabe ist auf 5 Fehlerpunkte begrenzt.

Für folgende Verstöße werden je 5 Fehlerpunkte angerechnet:

- Nichtanlegen des Gurtes
- Nichtbeachten der Aufgabenreihenfolge (Wertung max. einmal pro Lauf)
- Nichtbeachten der Aufgabenstellung
- Berühren von Geräten und Einrichtungen, die nicht zur gestellten Aufgabe gehören.

Für folgende Verstöße werden je 10 Fehlerpunkte angerechnet:

- Auslassen einer Aufgabe

## 11. Zeitnahme

Die Zeitnahme erfolgt durch Handstopppung oder durch eine Lichtschranken-Zeitmessanlage. Die Fahrzeit wird mindestens auf 1/10 Sekunden genau gemessen. Beim Bundesendlauf/Bundesturnier ist in 1/100 Sekunden zu messen. Bei einer elektronischen Zeitmessung ist es unbedingt erforderlich, gleichzeitig eine Handstopppung vorzunehmen, die bei Ausfall der elektronischen Messung zur Wertung herangezogen wird. Selbstverständlich ist die Handstopppung an den gleichen Punkten wie bei der elektronischen vorzunehmen.

Bei der Handstopppung beginnt die Messung an der Startlinie vor der ersten Fahraufgabe und endet mit dem Halt an der Stopplinie. Es spielt hierbei keine Rolle, ob der Teilnehmer die Schlusssaufgabe fehlerfrei absolviert oder nicht.

Bei Verwendung einer Zeitmessanlage muss fliegend gestartet werden. Es ist jedoch darauf zu achten, das Fahrzeug knapp vor der Lichtschranke aufzustellen; die Zeitmessung endet kurz vor der letzten Fahraufgabe.

## **12. Einsprüche**

- Berechtigt dazu ist nur der Fahrer.
- Einsprüche gegen die Zeitnahme sowie Sammeleinsprüche sind nicht zulässig.
- Der Einspruch ist schriftlich unter Beifügung einer Einspruchsgebühr von € 100,- beim Turnierleiter einzureichen. Einspruchsfristen sind in der Ausschreibung festzulegen.
- Über den Einspruch entscheidet das Schiedsgericht endgültig.
- Bei Abweisung erfolgt keine Gebührenrückerstattung.

## **13. Versicherung**

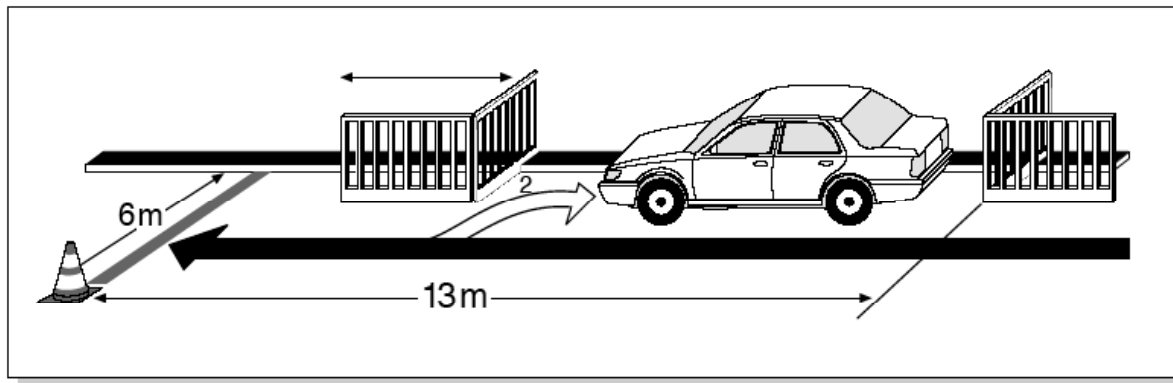
Der Veranstalter muss eine Veranstalter-Haftpflicht-Versicherung gemäß der jeweils gültigen Prämientabelle abschließen.

## **14. Verantwortlichkeit und Haftungsverzicht der Teilnehmer**

Dem Veranstalter wird empfohlen, einen Haftungsverzicht in seine Unterlagen (Nennformular u.ä.) aufzunehmen, sowie durch Aushang darauf hinzuweisen. Der Veranstalter muss von den Teilnehmern durch ihre Unterschrift bestätigen lassen (Nennformular), dass diese von diesem Haftungsverzicht Kenntnis genommen haben.

Entsprechende Vordrucke mit geeignetem Wortlaut auf dem jeweils aktuellen Rechtsstand können bei den Sportabteilungen der ADAC-Regionalclubs angefordert werden.

## AUFGABE 1: Einparken rechts

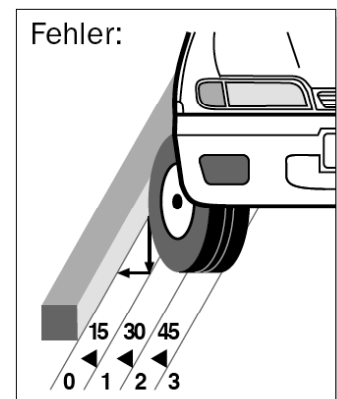


### Aufgabe:

Das Fahrzeug muss in einer durch zwei Gatter begrenzten Parklücke in normale Parkstellung gebracht werden. Die Aufgabe ist dann fehlerfrei gelöst, wenn nach dem Erreichen der Handicaplinie rückwärts in einem Zug eingeparkt wird. Das Vorbeifahren links oder rechts an der Pylone beim Verlassen der Parklücke ist freigestellt.

### Fehlerwertung:

- Korrektur zum Erreichen der Handicaplinie (Zeitverlust) 0 Punkte
- Ein Korrekturzug nach vorne rechts/links bleibt ohne Bewertung (Messung erfolgt nach dem ersten Korrekturzug nach vorne) 0 Punkte
- Nichtüberfahren der Handicaplinie 2 Punkte
- Berühren der Pylone 2 Punkte
- Abstand der Reifenaußenseite des entfernter stehenden Rades
  - über 15 cm bis 30 cm 1 Punkt
  - über 30 cm bis 45 cm 2 Punkte
  - über 45 cm 3 Punkte
- Auffahren auf den Balken (ein Teil des Laufflächenprofils steht auf dem Balken) 2 Punkte
- Überrollen des Balkens 3 Punkte
- Berühren eines Gatters 3 Punkte
- Einparken mit blockierten Hinterrädern (angezogene Handbremse) 2 Punkte
- Maximale Fehlerwertung 5 Punkte



### Besonderheiten bei der Wertung:

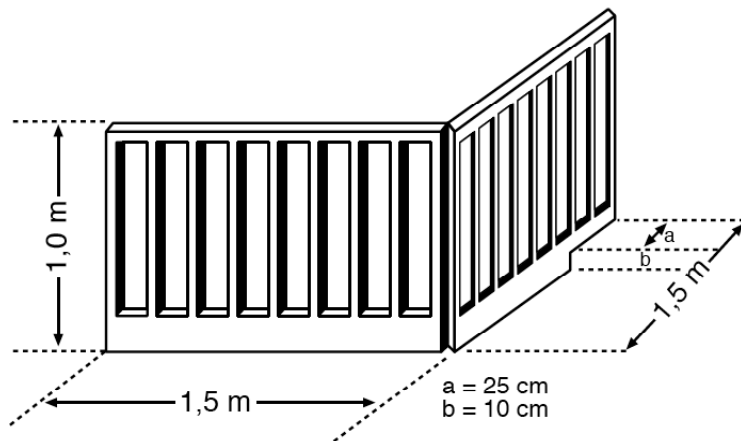
Das Fahrzeug berührt bei der Einfahrt das vordere Gatter und wird nach dem Korrekturzug ca. 35 cm vor dem Balken geparkt. Wertung: 3 und 2 = 5 Punkte. Auf Fehler wird entschieden, wenn die Lauffläche des Reifens - also ein Teil des Profils - auf dem Balken steht. Leichtes Anheben dagegen wird nicht bewertet. Bei gleichzeitigem Auffahren mit Vorder- und Hinterrädern werden die Punkte nur einmal vergeben.

Mehrmaliges Auffahren bei einem wiederholten Versuch wird dagegen jedes Mal mit Fehlern belegt. Der Abstand der Räder zum Balken wird nach dem Rückwärts-Einfahren gemessen. Bemerkt der Fahrer, dass sein Fahrzeug mit dem Hinterrad am Balken steht, mit dem Vorderrad jedoch noch ca. 40 cm entfernt steht, so kann er versuchen, mit einem Korrekturzug nach vorn die Wertung zu verbessern. Gewertet wird dann nach dem ersten Korrekturzug nach vorn. Eventuelle weitere Korrekturzüge bleiben unberücksichtigt. Werden weitere Fehler beim Korrigieren gemacht (z. B. Berühren des Gatters, Auffahren auf den Balken), so werden diese bewertet. Gemessen wird der Abstand vom Balken zur Reifenaußenseite des entfernter stehenden Rades. Ist dies ein eingeschlagenes Vorderrad, so ist zu der am nächsten gelegenen Reifenkante zu messen.

# AUFGABE 1: Einparken rechts

## Geräte:

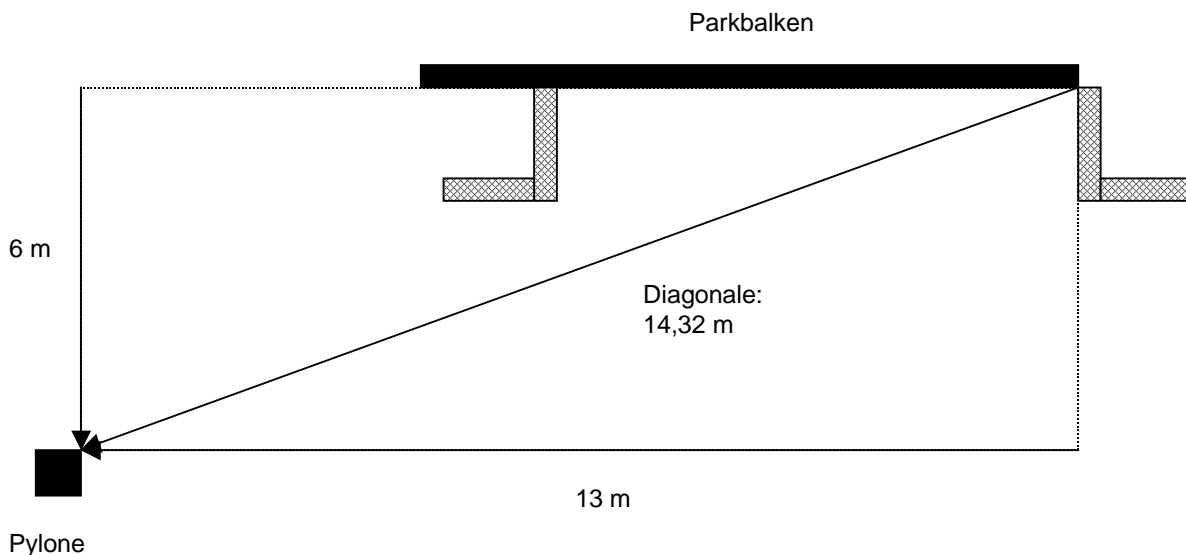
- 2 Winkelgatter, Höhe 1,00 m (vorderes Gatter gemäß nachfolgender Abbildung, hinteres Gatter seitenverkehrt)
- 3 Balken je 3,50 m lang, Höhe 8 cm, Breite 8 cm (alternativ 10 x 10 cm)
- 1 Pylone
- Wertungstafeln: 0, 1, 2, 3, 4, 5



## Aufbau/Einstellung:

Der Abstand der Handicaplinie zum hinteren Gatter beträgt 13 m. Die Begrenzung der Handicaplinie ist eine Pylone im Abstand von 6 m (lichtes Maß) zum Bordstein. Der Balken ist am Boden gut zu befestigen bzw. seitlich abzustützen, um ein Verschieben beim Anfahren zu verhindern. Parallel zum Balken sollten Linien gezogen werden, um die Wertung zu erleichtern. Der Abstand der Linien zum Balken beträgt 15 cm, 30 cm und 45 cm.

Bei der Längeneinstellung werden Wagenlänge und Wagenbreite, bei der Breitereinstellung nur die Wagenbreite berücksichtigt. Das Einstellmaß ergibt sich aus den Spalten „Parklücke“ der Maßtabelle. Bei Fahrzeugen mit Anhängerkupplung muss eine Maßberichtigung erfolgen (siehe auch Allgemeine Bestimmungen, Punkt 3).

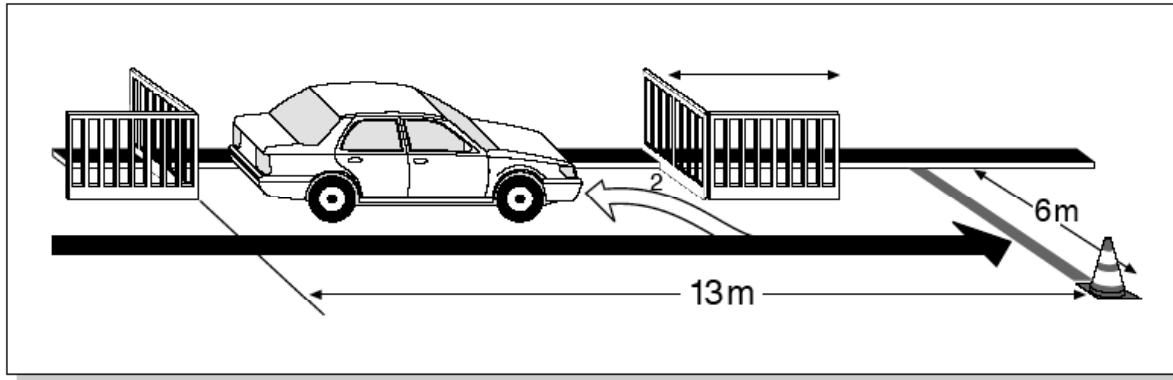


## Sportwarte:

2 Punktrichter, besser 3 Punktrichter



## AUFGABE 2: Einparken links

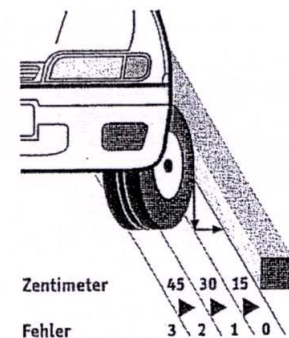


### Aufgabe:

Das Fahrzeug muss in einer durch zwei Gatter begrenzten Parklücke in normale Parkstellung gebracht werden. Die Aufgabe ist dann fehlerfrei gelöst, wenn nach dem Erreichen der Handicaplinie rückwärts in einem Zug eingeparkt wird. Das Vorbeifahren links oder rechts an der Pylone beim Verlassen der Parklücke ist freigestellt.

### Fehlerwertung:

- Korrektur zum Erreichen der Handicaplinie (Zeitverlust) 0 Punkte
- Ein Korrekturzug nach vorne rechts/links bleibt ohne Bewertung (Messung erfolgt nach dem ersten Korrekturzug nach vorne) 0 Punkte
- Nichtüberfahren der Handicaplinie 2 Punkte
- Berühren der Pylone 2 Punkte
- Abstand der Reifenaußenseite des entfernter stehenden Rades über 15 cm bis 30 cm 1 Punkt
- über 30 cm bis 45 cm 2 Punkte
- über 45 cm 3 Punkte
- Auffahren auf den Balken (ein Teil des Laufflächenprofils steht auf dem Balken) 2 Punkte
- Überrollen des Balkens 3 Punkte
- Berühren eines Gatters 3 Punkte
- Einparken mit blockierten Hinterrädern (angezogene Handbremse) 2 Punkte
- Maximale Fehlerwertung 5 Punkte



### Besonderheiten bei der Wertung:

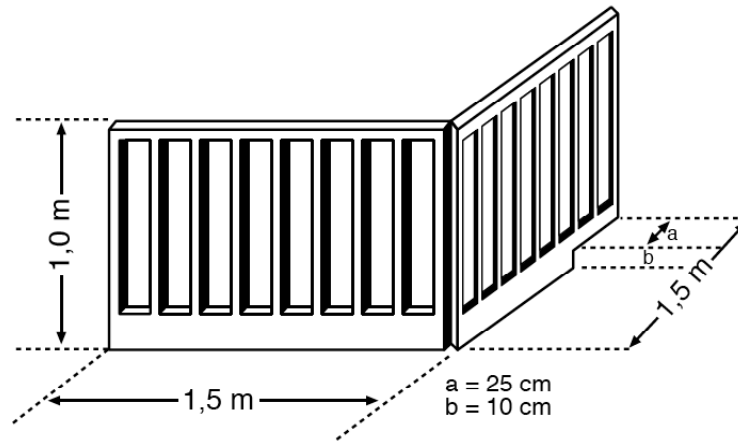
Das Fahrzeug berührt bei der Einfahrt das vordere Gatter und wird nach dem Korrekturzug ca. 35 cm vor dem Balken geparkt. Wertung: 3 und 2 = 5 Punkte. Auf Fehler wird entschieden, wenn die Lauffläche des Reifens - also ein Teil des Profils – auf dem Balken steht. Leichtes Anheben dagegen wird nicht bewertet. Bei gleichzeitigem Auffahren mit Vorder- und Hinterrädern werden die Punkte nur einmal vergeben.

Mehrmaliges Auffahren bei einem wiederholten Versuch wird dagegen jedes Mal mit Fehlern belegt. Der Abstand der Räder zum Balken wird nach dem Rückwärts-Einfahren gemessen. Bemerkt der Fahrer, dass sein Fahrzeug mit dem Hinterrad am Balken steht, mit dem Vorderrad jedoch noch ca. 40 cm entfernt steht, so kann er versuchen, mit einem Korrekturzug nach vorn die Wertung zu verbessern. Gewertet wird dann nach dem ersten Korrekturzug nach vorn. Eventuelle weitere Korrekturzüge bleiben unberücksichtigt. Werden weitere Fehler beim Korrigieren gemacht (z. B. Berühren des Gatters, Auffahren auf den Balken), so werden diese bewertet. Gemessen wird der Abstand vom Balken zur Reifenaußenseite des entfernter stehenden Rades. Ist dies ein eingeschlagenes Vorderrad, so ist zu der am nächsten gelegenen Reifenkante zu messen.

## AUFGABE 2: Einparken links

### Geräte:

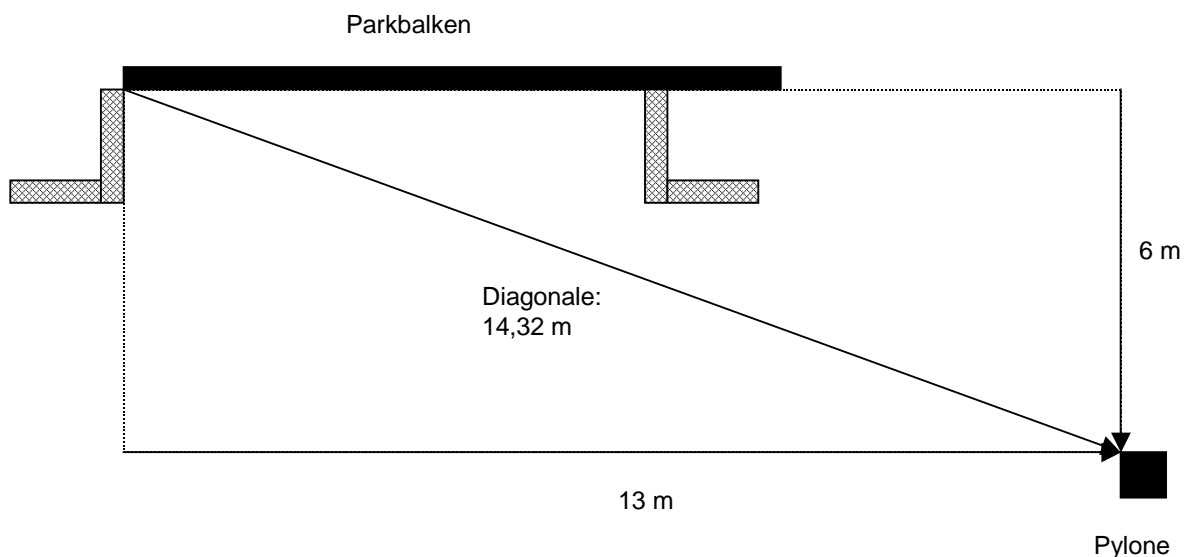
- 2 Winkelgatter, Höhe 1,00 m (hinteres Gatter gemäß nachfolgender Abbildung, vorderes Gatter seitenverkehrt)
- 3 Balken je 3,50 m lang, Höhe 8 cm, Breite 8 cm (alternativ 10 x 10 cm)
- 1 Pylone
- Wertungstafeln: 0, 1, 2, 3, 4, 5



### Aufbau/Einstellung:

Der Abstand der Handicaplinie zum hinteren Gatter beträgt 13 m. Die Begrenzung der Handicaplinie ist eine Pylone im Abstand von 6 m (lichtes Maß) zum Bordstein. Der Balken ist am Boden gut zu befestigen bzw. seitlich abzustützen, um ein Verschieben beim Anfahren zu verhindern. Parallel zum Balken sollten Linien gezogen werden, um die Wertung zu erleichtern. Der Abstand der Linien zum Balken beträgt 15 cm, 30 cm und 45 cm.

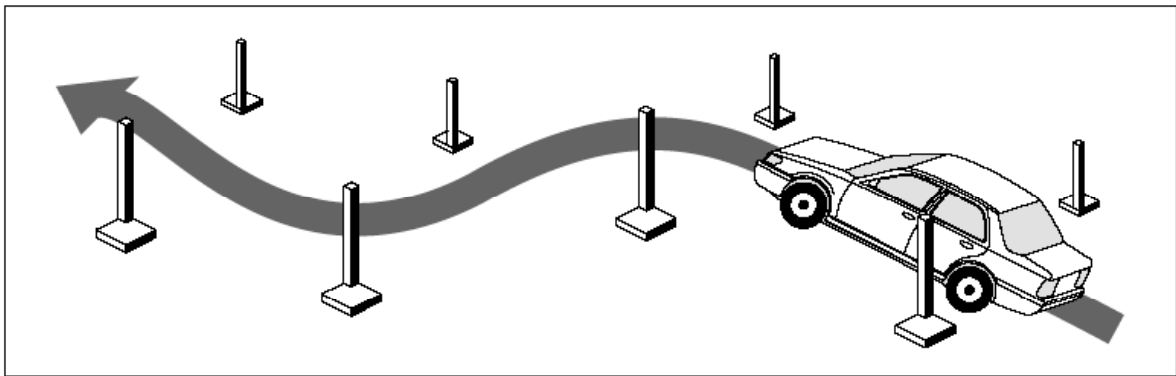
Bei der Längeneinstellung werden Wagenlänge und Wagenbreite, bei der Breiteneinstellung nur die Wagenbreite berücksichtigt. Das Einstellmaß ergibt sich aus den Spalten „Parklücke“ der Maßtabelle. Bei Fahrzeugen mit Anhängerkupplung muss eine Maßberichtigung erfolgen (siehe auch Allgemeine Bestimmungen, Punkt 3).



### Sportwarte:

2 Punktrichter, besser 3 Punktrichter

### AUFGABE 3: Slalom vorwärts



**Aufgabe:**

Das Fahrzeug ist vorwärts durch vier versetzte, durch Pfosten ange deutete Tore zu fahren. Die Pfosten dürfen nicht berührt werden.

**Fehlerwertung:**

- Berühren eines Pfostens je 2 Punkte
- Auslassen eines Tores je 3 Punkte
- Nicht vollständiges Durchfahren (mit gesamter Fahrzeuglänge) 2 Punkte
- Korrigieren (Zeitverlust) 0 Punkte
- Maximale Fehlerwertung 5 Punkte

**Geräte:**

- 8 Pfosten, Höhe 0,7 m (gemäß nebenstehender Abbildung)
- Wertungstafeln: 0, 2, 3, 4, 5

**Sportwarte:**

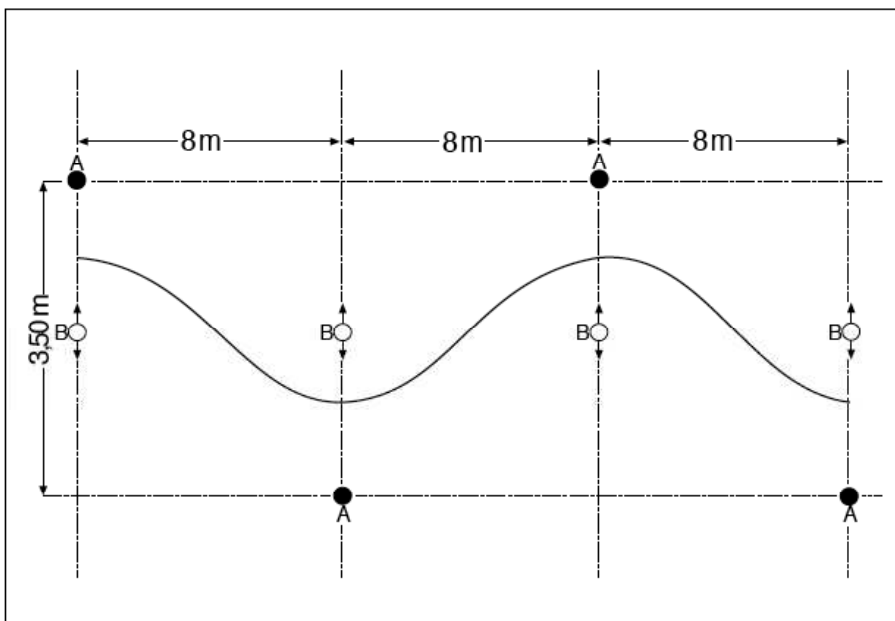
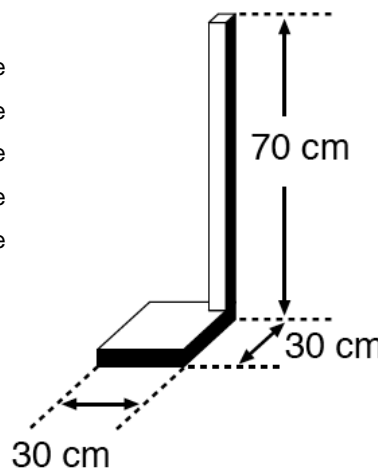
2 Punktrichter

**Aufbau/Einstellung:**

Abstand der Tore voneinander einheitlich 8 m. Bei der Torbreite werden Wagenlänge und Wagenbreite berücksichtigt. Das Einstellmaß ergibt sich aus der Spalte „Slalom“ der Maßtabelle.

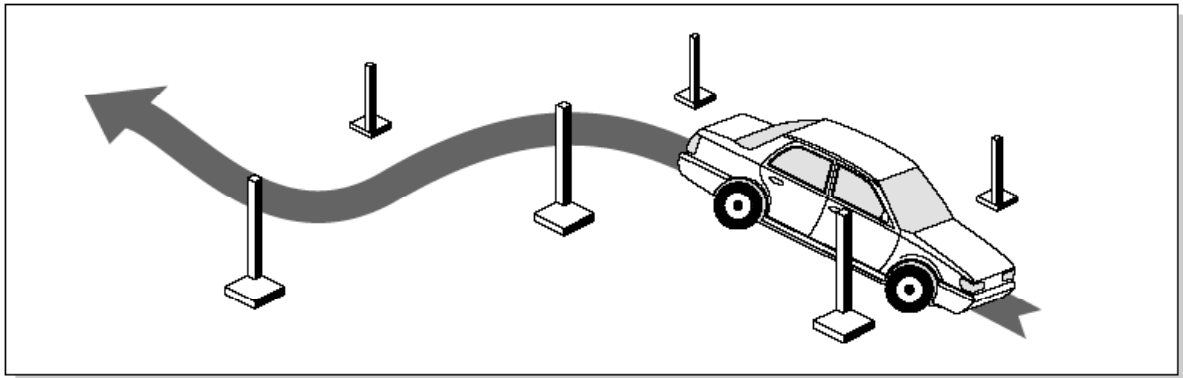
Der Aufbau der Tore erfolgt gemäß nachstehender Skizze. Die Aufgabe kann auch seitenverkehrt aufgebaut werden.

A = Pfosten bleibt unverändert. B = Pfosten werden nach Spalte „Slalom“ der Maßtabelle eingestellt.



Diagonalmaß: 24,25 m

# AUFGABE 4: Slalom rückwärts



**Aufgabe:**

Das Fahrzeug ist rückwärts durch drei versetzte, durch Pfosten ange deutete Tore zu fahren. Die Pfosten dürfen nicht berührt werden.

**Fehlerwertung:**

- Berühren eines Pfostens je 2 Punkte
- Auslassen eines Tores je 3 Punkte
- Nicht vollständiges Durchfahren (mit gesamter Fahrzeuglänge) 2 Punkte
- Korrigieren (Zeitverlust) 0 Punkte
- Maximale Fehlerwertung 5 Punkte

**Geräte:**

- 6 Pfosten, Höhe 0,7 m (gemäß nebenstehender Abbildung)
- Wertungstafeln: 0, 2, 3, 4, 5

**Sportwarte:**

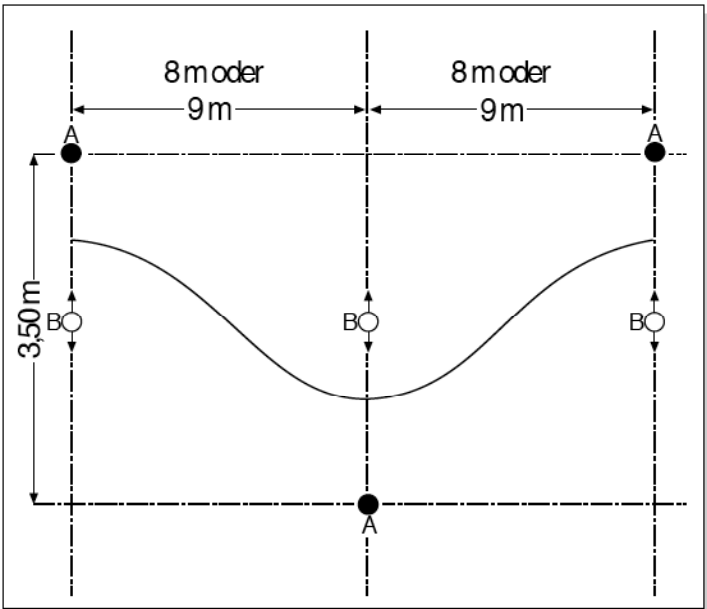
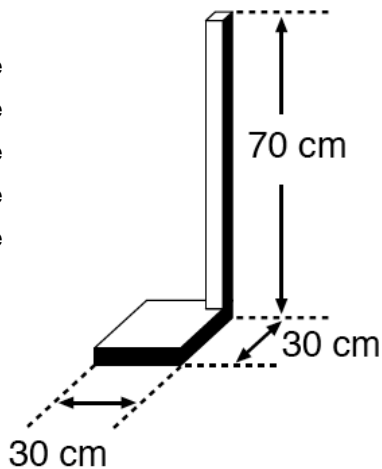
2 Punktrichter

**Aufbau/Einstellung:**

Abstand der Tore voneinander einheitlich 8 m. Sofern es die Platzverhältnisse zulassen, kann der Abstand der Tore voneinander auf 9 m eingestellt werden. Bei der Torbreite werden Wagenlänge und Wagenbreite berücksichtigt. Das Einstellmaß ergibt sich aus der Spalte „Slalom“ der Maßtabelle.

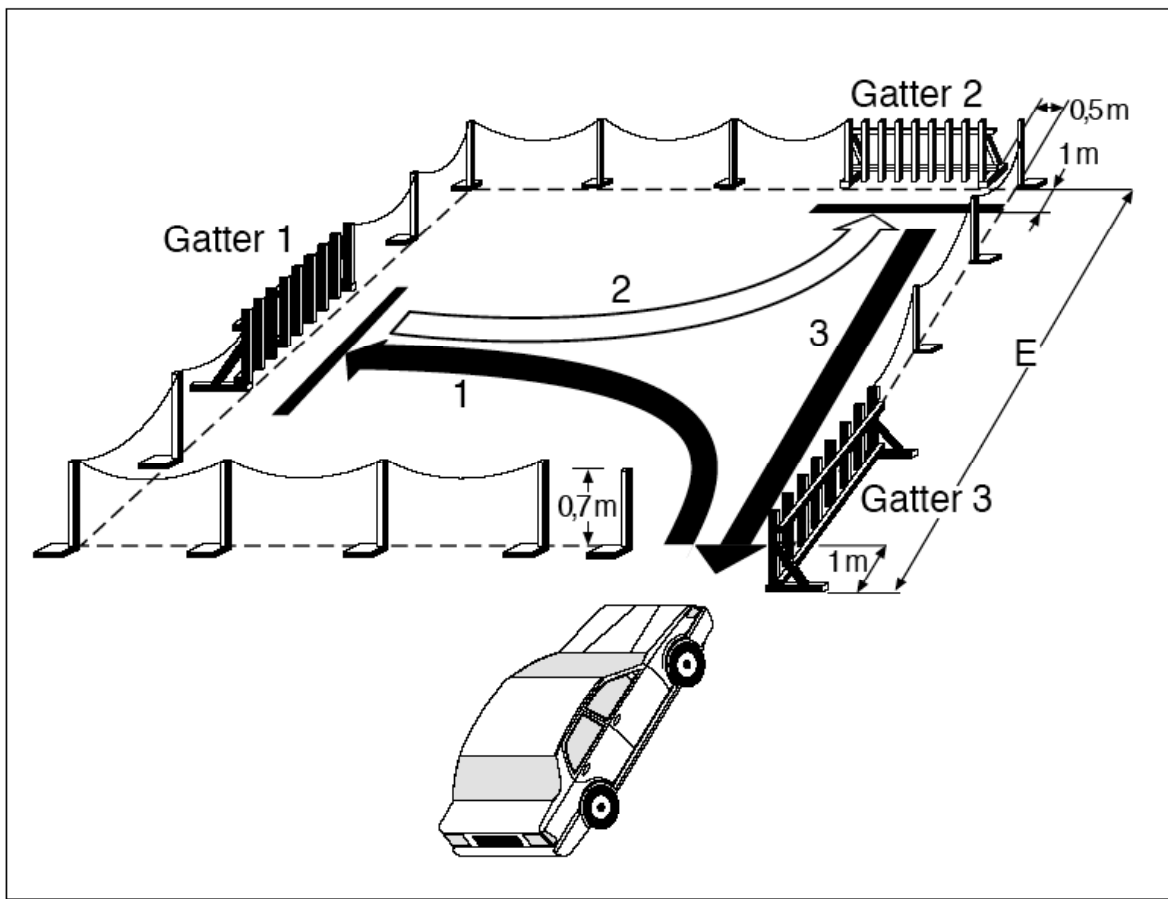
Der Aufbau der Tore erfolgt gemäß nachstehender Skizze. Die Aufgabe kann auch seitenverkehrt aufgebaut werden.

A = Pfosten bleibt unverändert. B = Pfosten werden nach Spalte „Slalom“ der Maßtabelle eingestellt.



Diagonalmaß bei 8 m Abstand: 16,38 m  
 Diagonalmaß bei 9 m Abstand: 18,34 m

## AUFGABE 5: Wenden einfach



### Aufgabe:

Auf einem quadratischen Platz ist in drei Zügen zu wenden. Vorwärts einfahren bis über die Handicaplinie 1 (1. Zug), wenden nach rückwärts über die Handicaplinie 2 (2. Zug), vorwärts ausfahren (3. Zug). Torpfosten und Platzbegrenzungen dürfen nicht berührt bzw. über- oder unterfahren werden.

### Fehlerwertung:

- Nichtüberfahren einer Handicaplinie mit der vordersten bzw. hintersten Fahrzeugbegrenzung je 1 Punkt
- Berühren, Über- oder Unterfahren jeder Platzbegrenzung je 3 Punkte
- Maximale Fehlerwertung 5 Punkte

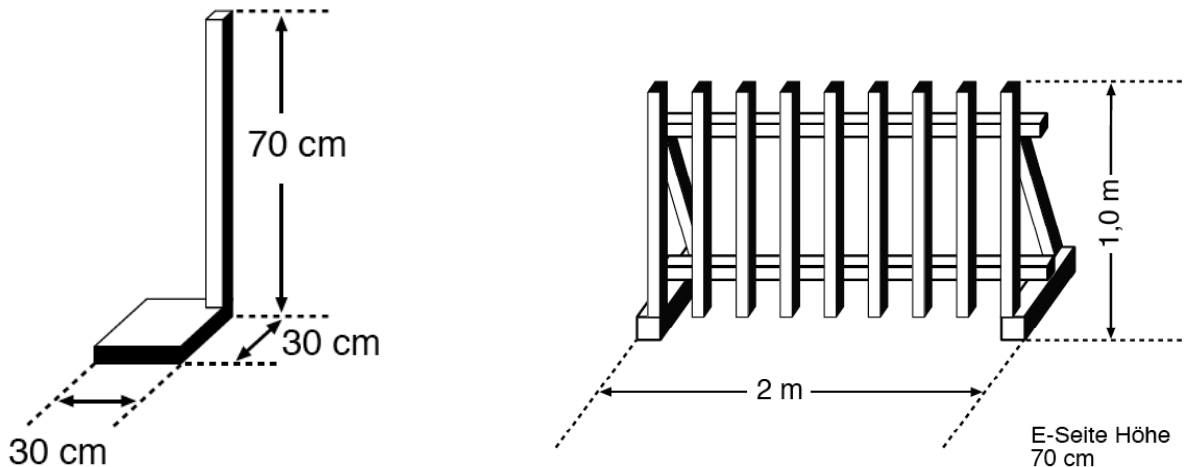
### Besonderheiten bei der Wertung:

Der Fahrer stellt, nachdem er bereits die Höhe des vorstehenden Gatters erreicht hat, fest, dass er infolge zu schrägen Anfahrens die Einfahrt nicht punktfrei ausführen kann. Er setzt zurück, berührt beim zweiten Versuch aber trotzdem den Einfahrtspfosten. Wertung: 3 Punkte.

## AUFGABE 5: Wenden einfach

### Geräte:

- Mindestens 13 Pfosten, davon mindestens 4 Pfosten mit Höhe 0,7 m (gemäß nachfolgender Abbildung links)
- 2 Gatter ohne Peilvorrichtung, Höhe 1,0 m (gemäß nachfolgender Abbildung rechts)
- 1 Gatter ohne Peilvorrichtung, Höhe 0,7 m (gemäß nachfolgender Abbildung rechts)
- 1 Leine oder Kette o.ä., Länge ca. 50 m
- Wertungstafeln: 0, 1, 2, 3, 4, 5



### Sportwarte:

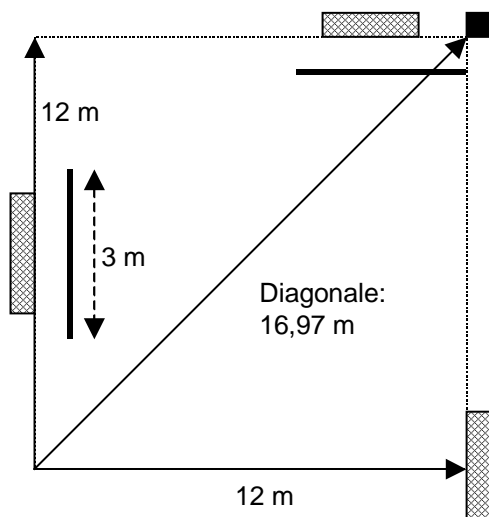
3 Punktrichter

### Aufbau/Einstellung:

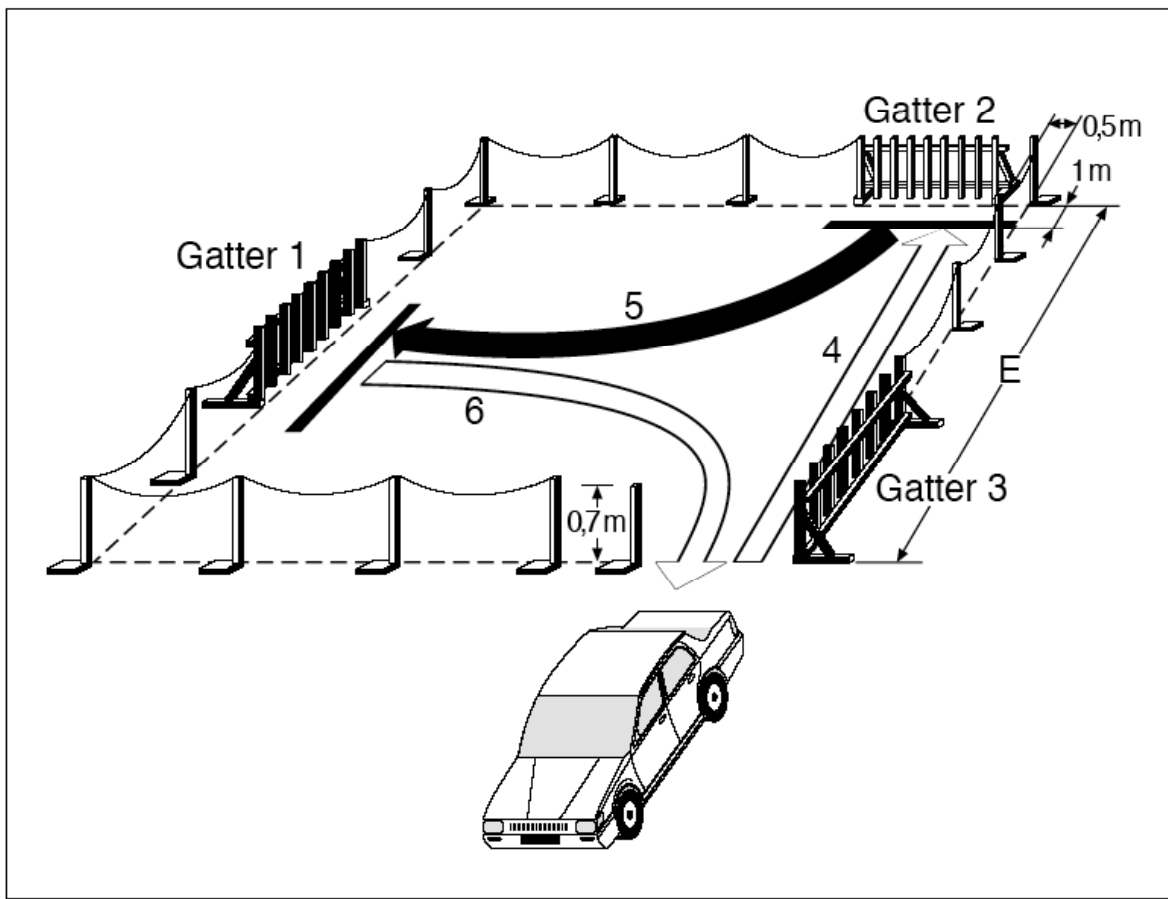
Die Seiten des quadratischen Wendeplatzes sind einheitlich 12 m lang, das Diagonalmaß beträgt 16,97 m. Der Einfahrtsposten und die Seite „E“ dürfen nicht höher als 0,7 m sein. Die Handicaplinien befinden sich 1,0 m vor den Gattern 1 und 2 und sind 3,0 m lang. Sie verlaufen parallel zu den Gattern.

Der Aufbau der Einfahrt ist freigestellt (Einfahrt links oder rechts), d.h. die Aufgabe kann auch seitenverkehrt aufgebaut werden. Die Platzbegrenzung ist separat aufzustellen und nicht am Einfahrtsposten zu befestigen. An der Einfahrt ist das in Fahrtrichtung stehende Gatter 3 um 1,0 m nach außen verschoben.

Bei der Einfahrtsbreite wird die Wagenbreite berücksichtigt. Das Einstellmaß ergibt sich aus der Spalte „Wendeplatz“ der Maßtabelle.



## AUFGABE 6: Wenden doppelt



### Aufgabe:

Auf einem quadratischen Platz ist in zweimal drei Zügen zu wenden (die ersten drei Züge entsprechend der Aufgabe „Wenden einfach“). Vorwärts einfahren bis über die Handicaplinie 1 (1. Zug), wenden nach rückwärts über die Handicaplinie 2 (2. Zug), vorwärts ganz ausfahren (3. Zug), anschließend rückwärts einfahren bis über die Handicaplinie 2 (4. Zug), vorwärts bis über die Handicaplinie 1 (5. Zug), rückwärts ausfahren (6. Zug). Torpfosten und Platzbegrenzungen dürfen nicht berührt bzw. über- oder unterfahren werden.

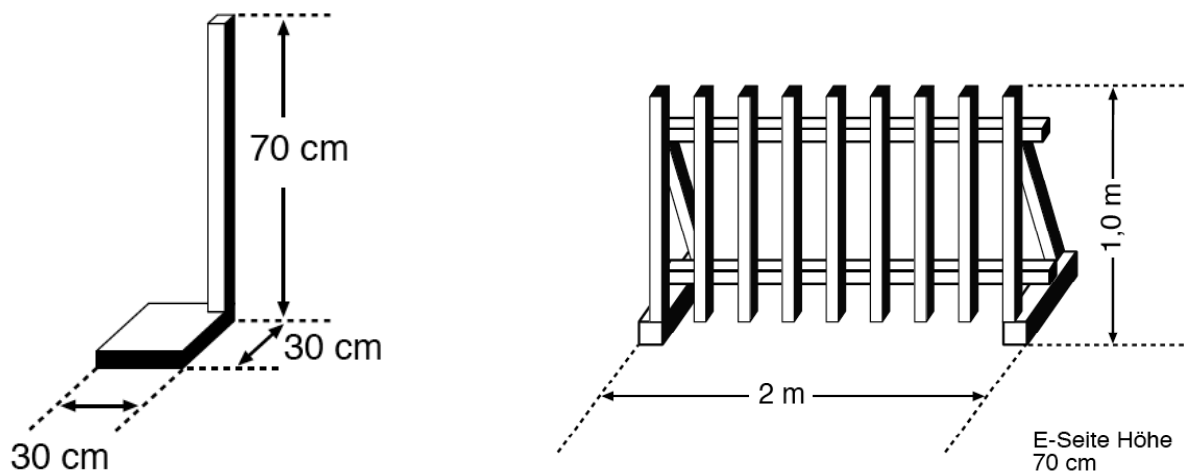
### Fehlerwertung:

- Nichtüberfahren einer Handicaplinie mit der vordersten bzw. hintersten Fahrzeugbegrenzung je 1 Punkt
- Berühren, Über- oder Unterfahren jeder Platzbegrenzung je 3 Punkte
- Nicht vollständiges Ausfahren nach dem dritten Zug 2 Punkte
- Maximale Fehlerwertung 5 Punkte

## AUFGABE 6: Wenden doppelt

### Geräte:

- Mindestens 13 Pfosten, davon mindestens 4 Pfosten mit Höhe 0,7 m (gemäß nachfolgender Abbildung links)
- 2 Gatter ohne Peilvorrichtung, Höhe 1,0 m (gemäß nachfolgender Abbildung rechts)
- 1 Gatter ohne Peilvorrichtung, Höhe 0,7 m (gemäß nachfolgender Abbildung rechts)
- 1 Leine oder Kette o.ä., Länge ca. 50 m
- Wertungstafeln: 0, 1, 2, 3, 4, 5



### Sportwarte:

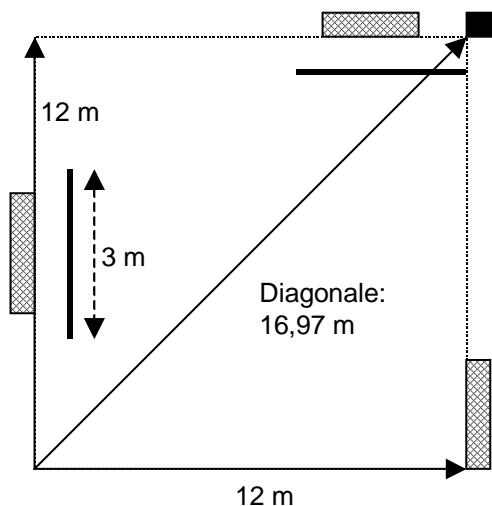
3 Punktrichter

### Aufbau/Einstellung:

Die Seiten des quadratischen Wendeplatzes sind einheitlich 12 m lang, das Diagonalmaß beträgt 16,97 m. Der Einfahrtsposten und die Seite „E“ dürfen nicht höher als 0,7 m sein. Die Handicaplinien befinden sich 1,0 m vor den Gattern 1 und 2 und sind 3,0 m lang. Sie verlaufen parallel zu den Gattern.

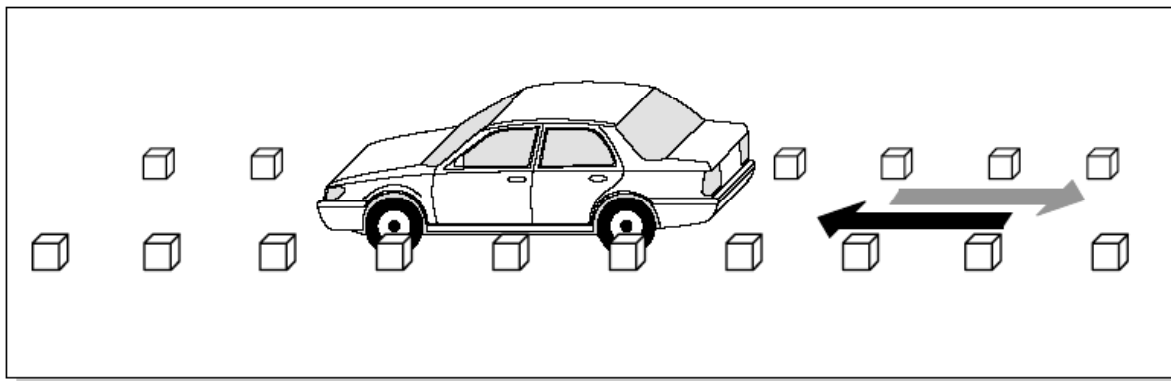
Der Aufbau der Einfahrt ist freigestellt (Einfahrt links oder rechts), d.h. die Aufgabe kann auch seitenverkehrt aufgebaut werden. Die Platzbegrenzung ist separat aufzustellen und nicht am Einfahrtsposten zu befestigen.

Bei der Einfahrtbreite wird die Wagenbreite berücksichtigt. Das Einstellmaß ergibt sich aus der Spalte „Wendeplatz“ der Maßtabelle.





## AUFGABE 7: Fahrgasse



### Aufgabe:

Das Fahrzeug ist vorwärts und rückwärts (oder umgekehrt) durch eine mit Klötzen begrenzte Gasse zu fahren. Die Begrenzungsklötze dürfen dabei nicht umgefahren werden.

Die Aufgabe kann auch dahingehend gestellt werden, dass das zweite Durchfahren der Gasse in umgekehrter Richtung nicht direkt auf das erste Durchfahren erfolgt, sondern durch eine oder mehrere andere Aufgabenstellungen unterbrochen wird. Beispiel: Durchfahren der Fahrgasse vorwärts, danach Wenden doppelt und anschließend Durchfahren der Fahrgasse rückwärts. In jedem Falle ist die Aufgabe „Fahrgasse“ erst mit deren zweitem Durchfahren beendet, eine getrennte Fehlerwertung für jedes einzelne Durchfahren erfolgt nicht.

### Fehlerwertung:

- Umwerfen eines Begrenzungsklotzes (nur umgefallene Klötze zählen) je 0,5 Punkte
- Nicht vollständiges Durchfahren (mit der ganzen Fahrzeuglänge) 2 Punkte
- Maximale Fehlerwertung 5 Punkte

### Besonderheiten bei der Wertung:

Eine Doppelwertung der Begrenzungsklötze, die bereits bei der ersten Durchfahrt umgeworfen wurden und bei der Durchfahrt in entgegengesetzter Richtung nochmals gefallen wären, erfolgt nicht. Bei der ersten Durchfahrt umgeworfene Begrenzungsklötze werden daher vor der zweiten Durchfahrt nicht mehr neu aufgestellt.

Sobald das vorderste bzw. hinterste Fahrzeugteil die Fahrgasse erreicht hat, soll in diese eingefahren werden.

Der Fahrer fährt die Aufgabe so ungünstig an, dass ein Begrenzungsklotz umfällt. Er erkennt, dass beim Weiterfahren noch mehr Begrenzungsklötze fallen würden und fährt deshalb nochmals aus der Fahrgasse heraus. Rest fehlerfrei.

Wertung: 0,5 Punkte.

### Geräte:

- 22 Klötze oder Zylinder, Höhe 25 cm, Diagonale (Klotz) bzw. Durchmesser (Zylinder) der Standfläche 12 cm
- Wertungstafeln: 0, ½, 1, 2, 3, 4, 5

### Sportwarte:

1 Punktrichter, 2 Helfer

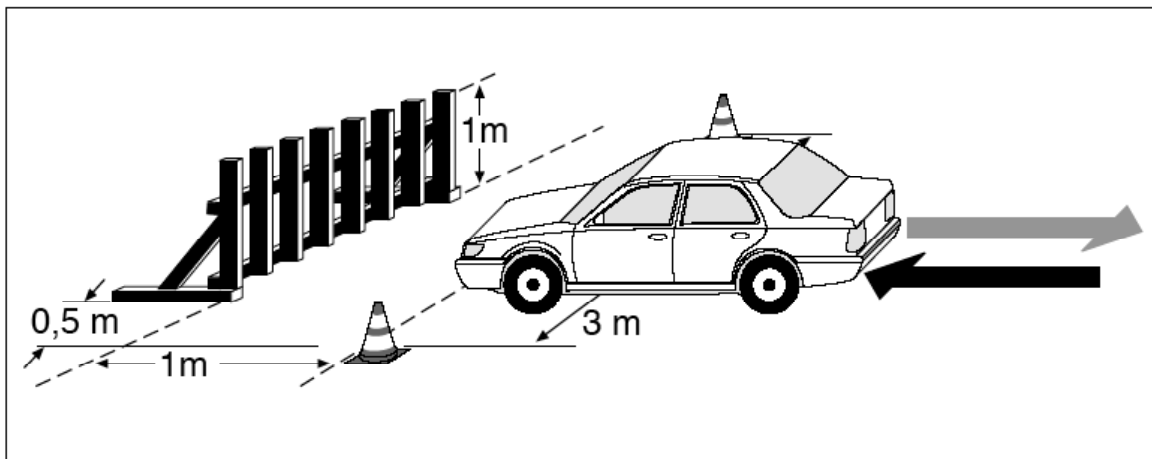
### Aufbau/Einstellung:

Länge der Fahrgasse 10 m, Abstand der Klötze 1 m, d.h. 11 Klötze je Seite. Bei der Fahrgasse wird die Breite des Fahrzeuges berücksichtigt. Das Maß ergibt sich aus der Spalte „Fahrgasse“ der Maßtabelle.

Eine Seite der Fahrgasse bleibt stets fest stehen und wird nicht verstellt. Es empfiehlt sich deshalb, mit Kreide eine Richtlinie zu ziehen. Die Begrenzungen müssen parallel verlaufen und genau ausgerichtet sein.

Diagonalmmaß: 10,20 m ( bei einer Durchfahrtsbreite von 2 m)

## AUFGABE 8: Wand vorwärts



### Aufgabe:

Das Fahrzeug ist vorwärts an eine Wand (Gatter) heran- und rückwärts wieder wegzufahren. Die Aufgabe ist dann fehlerfrei gelöst, wenn nach dem Erreichen der Abstandszone von einem Meter vor der Wand bis zur Abstandszone (0 bis 15 cm) vorgefahren wird und dabei weder die Wand noch die seitlich gestellten Pylonen berührt werden.

### Fehlerwertung:

- |                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| • Abstand zur Wand bis 15 cm         | 0 Punkte |
| • Abstand zur Wand über 15 bis 30 cm | 1 Punkt  |
| • Abstand zur Wand über 30 cm        | 2 Punkte |
| • Berühren einer Pylone              | 2 Punkte |
| • Berühren der Wand                  | 3 Punkte |
| • Maximale Fehlerwertung             | 5 Punkte |

### Besonderheiten bei der Wertung:

Der Fahrer hat die Möglichkeit, seine Bewertung im Falle eines selbsterkannten Abstandsfehlers durch Wiedereinfahren zu verbessern. Der Fahrer geht in jedem Fall das Risiko der Wertungverschlechterung (Berühren des Gatters) ein.

### Geräte:

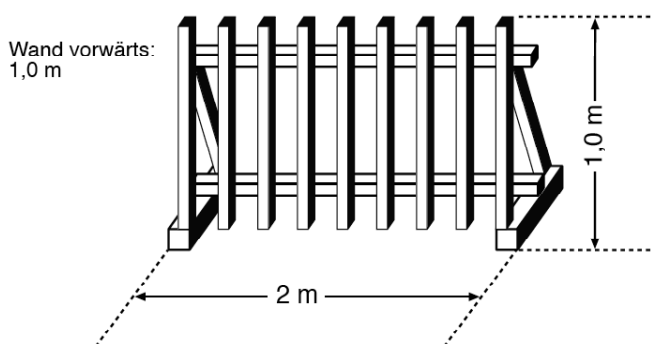
- 2 Pylonen
- 1 Gatter, Höhe 1,0 m  
(gemäß nebenstehender Abbildung)
- Wertungstafeln: 0, 1, 2, 3, 4, 5

### Sportwarte:

1 Punktrichter

### Aufbau/Einstellung:

Die Aufgabe beginnt mit dem Erreichen der 1 m-Abstandszone. Hier ist auf der Beifahrerseite eine Wertungshilfslinie (1,50 m lang) zu ziehen. Die Linie auf der Beifahrerseite und die gedachte Linie auf der Fahrerseite sind durch zwei Pylonen im Abstand von 3 m (lichtes Maß) zu begrenzen. Lichtes Maß ist der Abstand von einem Pylonenfuß Innenkante zum anderen.

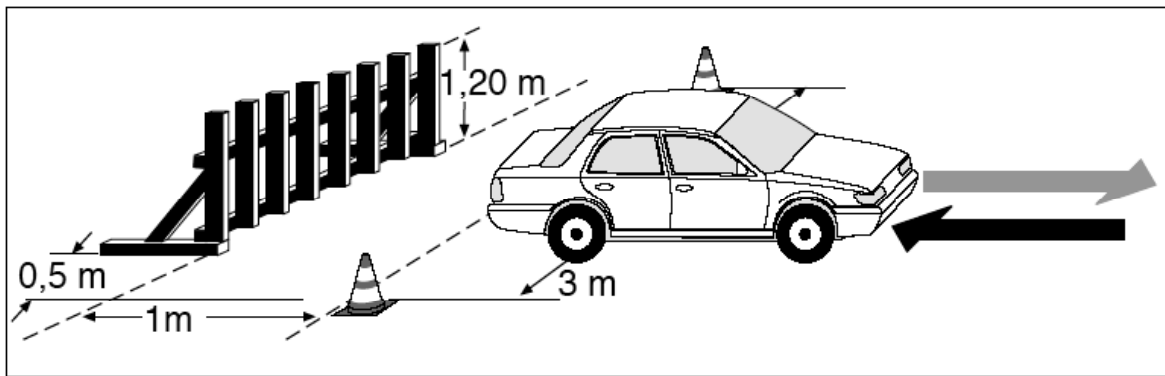


Eine auf die Fahrzeugmaße abgestimmte Einstellung erfolgt nicht. Die Abstandszone sollte durch eine am Gatter montierte Peilvorrichtung bzw. mit Kreide vor dem Gatter genau fixiert werden.

Abstandszone 0: bis 15 cm vor der Wand

Abstandszone 1: über 15 bis 30 cm vor der Wand

## AUFGABE 9: Wand rückwärts



### Aufgabe:

Das Fahrzeug ist rückwärts an eine Wand (Gatter) heran- und vorwärts wieder wegzufahren. Die Aufgabe ist dann fehlerfrei gelöst, wenn nach dem Erreichen der Abstandszone von einem Meter vor der Wand bis zur Abstandszone (0 bis 15 cm) vorgefahren wird und dabei weder die Wand noch die seitlich gestellten Pylonen berührt werden.

### Fehlerwertung:

- |                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| • Abstand zur Wand bis 15 cm         | 0 Punkte |
| • Abstand zur Wand über 15 bis 30 cm | 1 Punkt  |
| • Abstand zur Wand über 30 cm        | 2 Punkte |
| • Berühren einer Pylone              | 2 Punkte |
| • Berühren der Wand                  | 3 Punkte |
| • Maximale Fehlerwertung             | 5 Punkte |

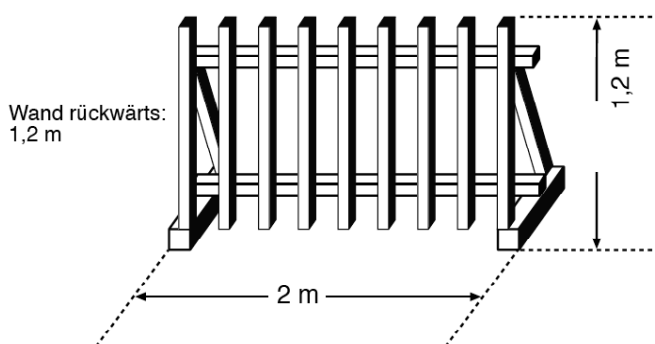
### Besonderheiten bei der Wertung:

Das Fahrzeug wird so an das Gatter herangefahren, dass eine evtl. vorhandene Anhängerkupplung zwischen zwei Gatterstäben steht, das Gatter aber nicht berührt wird. Wertung: 3 Punkte (wie Berühren der Wand).

Der Fahrer hat die Möglichkeit, seine Bewertung im Falle eines selbsterkannten Abstandsfehlers durch Wiedereinfahren zu verbessern. Der Fahrer geht in jedem Fall das Risiko der Wertungsverschlechterung (Berühren des Gatters) ein.

### Geräte:

- 2 Pylonen
- 1 Gatter, Höhe 1,2 m  
(gemäß nebenstehender Abbildung)
- Wertungstafeln: 0, 1, 2, 3, 4, 5



### Sportwarte:

1 Punktrichter

### Aufbau/Einstellung:

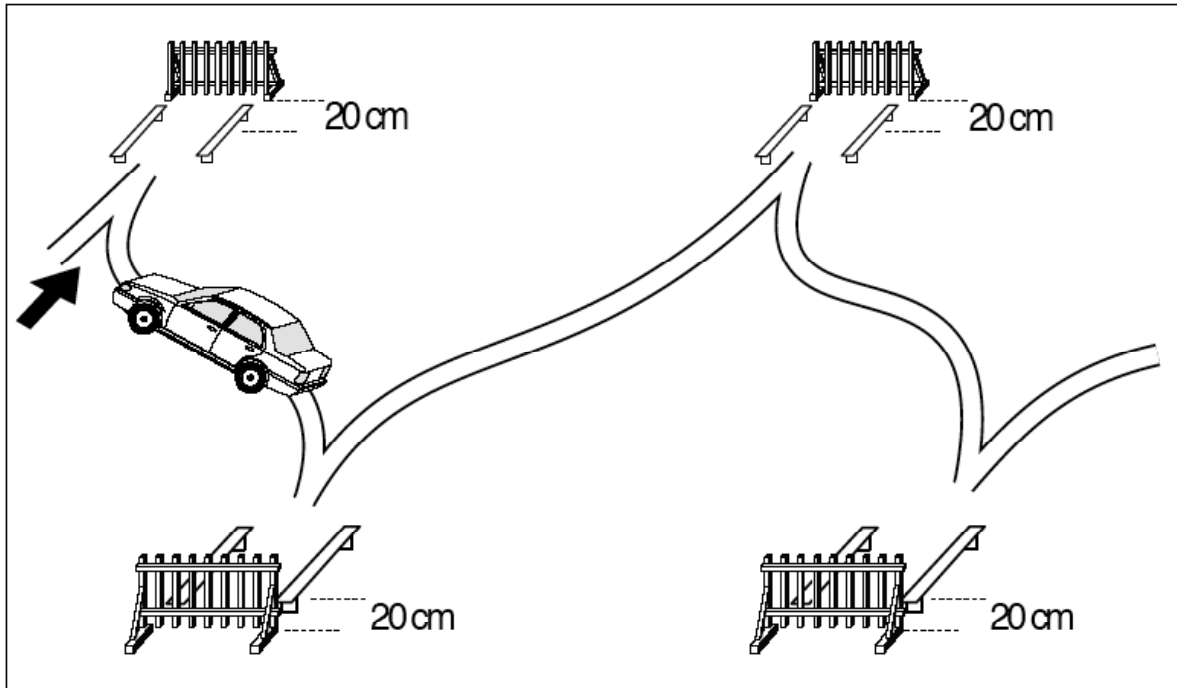
Die Aufgabe beginnt mit dem Erreichen der 1 m-Abstandszone. Hier ist auf der Beifahrerseite eine Wertungshilfslinie (1,50 m lang) zu ziehen. Die Linie auf der Beifahrerseite und die gedachte Linie auf der Fahrerseite sind durch zwei Pylonen im Abstand von 3 m (lichtes Maß) zu begrenzen. Lichtes Maß ist der Abstand von einem Pylonenfuß Innenkante zum anderen.

Eine auf die Fahrzeugmaße abgestimmte Einstellung erfolgt nicht. Die Abstandszone sollte durch eine am Gatter montierte Peilvorrichtung bzw. mit Kreide vor dem Gatter genau fixiert werden.

Abstandszone 0: bis 15 cm vor der Wand

Abstandszone 1: über 15 bis 30 cm vor der Wand

## AUFGABE 10: Parkboxen



### Aufgabe:

Das Fahrzeug ist vorwärts bzw. rückwärts so nah ein Gatter am Ende der Parkbox heranzufahren, dass der Abstand beim Vorwärtseinfahren als auch beim Rückwärtseinfahren nicht mehr als 20 cm beträgt.

Das Gatter und/oder die seitlichen Begrenzungen dürfen nicht berührt werden.

### Fehlerwertung:

- Abstand zum Gatter mehr als 20 cm beim Vorwärtseinfahren 1 Punkt
- Abstand zum Gatter mehr als 20 cm beim Rückwärtsfahren 1 Punkt
- Berühren einer seitlichen Begrenzung 1 Punkt
- Berühren eines Gatters 3 Punkte
- Maximale Fehlerwertung 5 Punkte

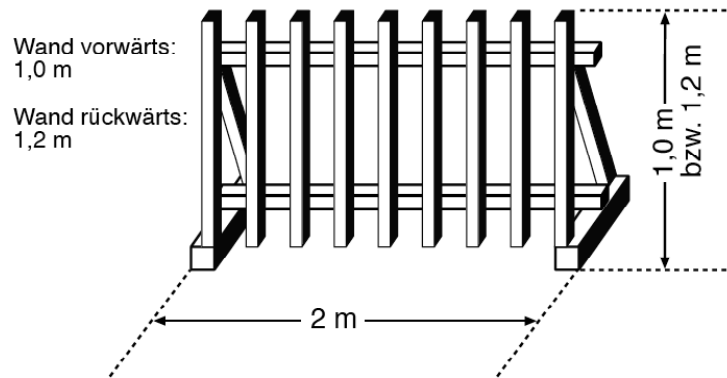
### Besonderheiten bei der Wertung:

Bewertet wird sowohl das Hinein- als auch das Hinausfahren. Hierbei ist es unerheblich, wann die Begrenzung berührt wird. In allen Fällen ist ein Punkt zu geben.

## AUFGABE 10: Parkboxen

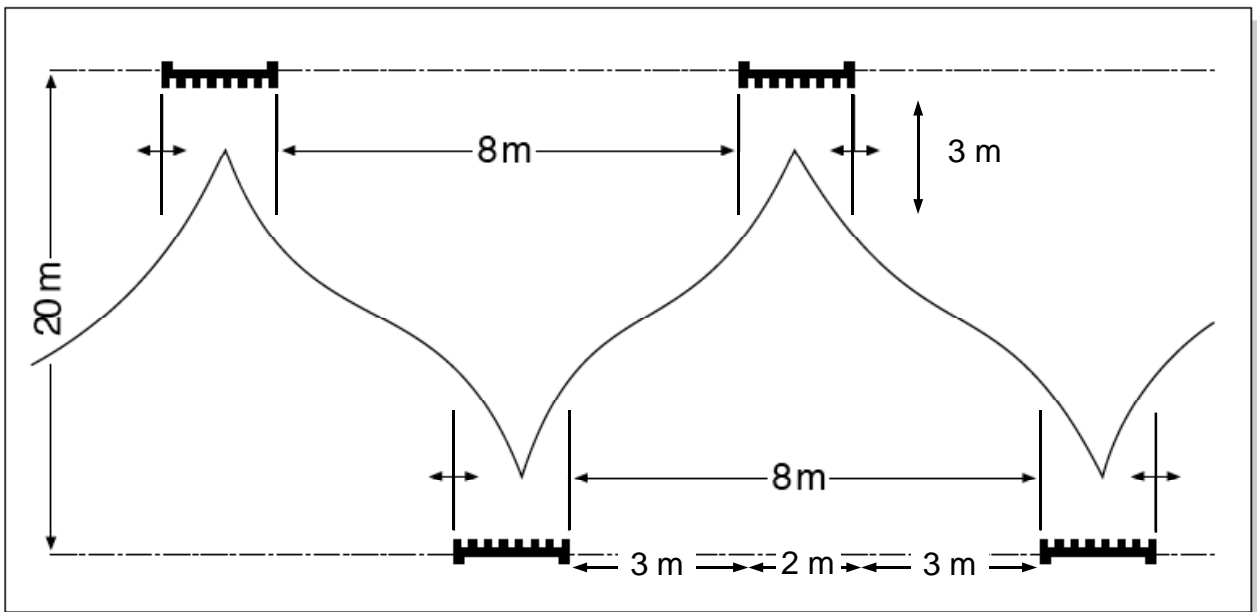
### Geräte (je Parkbox):

- 1 Gatter, Höhe 1,00 m (vorwärts) bzw. Höhe 1,20 m (rückwärts) gemäß nachfolgender Abbildung
- 4 Klötze, ca. 20 cm hoch
- 2 Latten, je 3,00 m lang
- Wertungstafeln: 0, 1, 2, 3, 4, 5



### Aufbau/Einstellung:

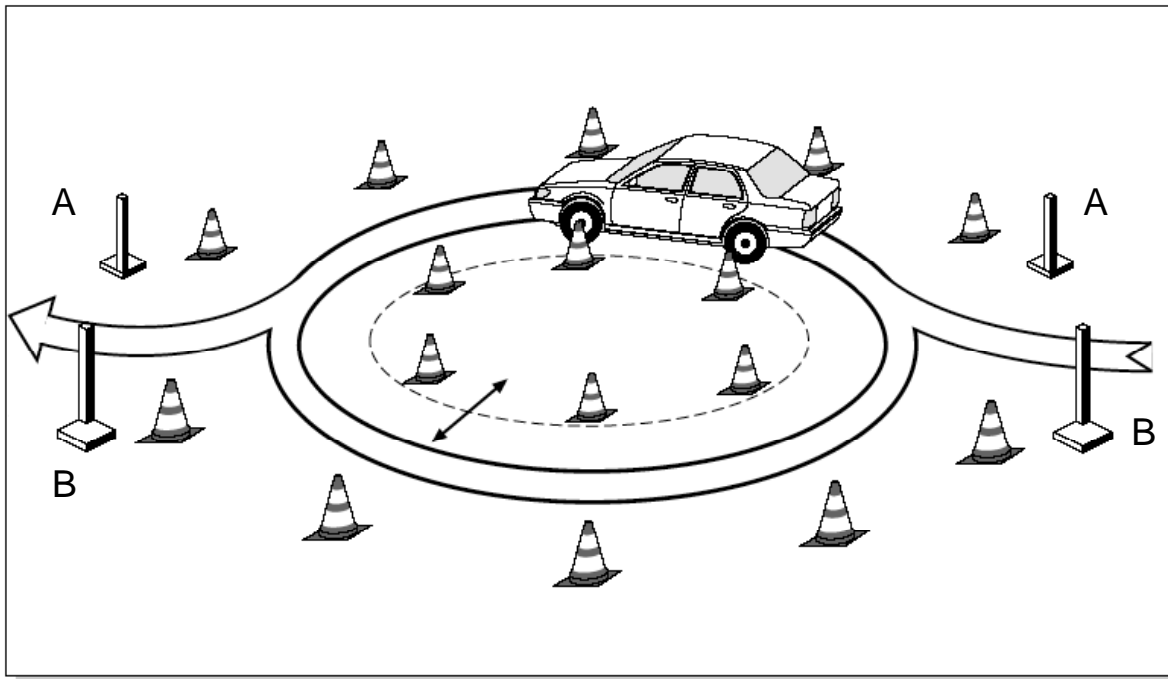
Die Parkboxen sind gegenüberliegend so aufzustellen, dass das Fahrzeug wechselweise vorwärts und rückwärts einzufahren ist. Das Breitereinstellmaß ergibt sich aus der Spalte „Slalom“ der Maßtabelle. Der Aufbau erfolgt gemäß nachfolgender Skizze. Die Aufgabe kann auch spiegelverkehrt aufgebaut werden.



### Sportwarte:

1 Punktrichter je Parkbox

## AUFGABE 11: Kreisbahn



### Aufgabe:

Mit dem Fahrzeug sollen in der Kreisbahn zwei Runden gefahren werden, d.h. zweimal am Einfahrtstor vorbei. Ein- und Ausfahren erfolgt durch Tore. Die Torpfosten und Pylonen dürfen nicht berührt werden.

### Fehlerwertung:

- |  |          |
|--|----------|
| • Berühren einer Pylone                | 1 Punkt  |
| • Berühren eines Torpfostens           | 3 Punkte |
| • Auslassen einer Umrundung            | 4 Punkte |
| • Ein-/Ausfahrt durch ein falsches Tor | 5 Punkte |
| • Korrigieren (Zeitverlust)            | 0 Punkte |
| • Zusätzliche Umrundung (Zeitverlust)  | 0 Punkte |
| • Maximale Fehlerwertung               | 5 Punkte |

### Besonderheiten bei der Wertung:

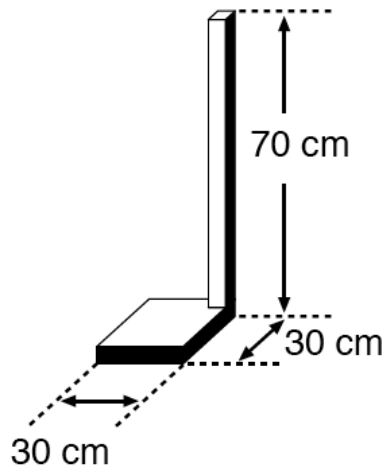
Es darf nur durch das Tor, welches für die Einfahrt bestimmt ist, eingefahren werden. Für die Ausfahrt darf nur das Ausfahrtstor genutzt werden.

### Geräte:

- 4 Pfosten, Höhe 0,7 m (gemäß nebenstehender Abbildung)
- 30 Pylonen
- Wertungstafeln: 0, 1, 2, 3, 4, 5

### Sportwarte:

4 Punktrichter, möglichst mit Helfern



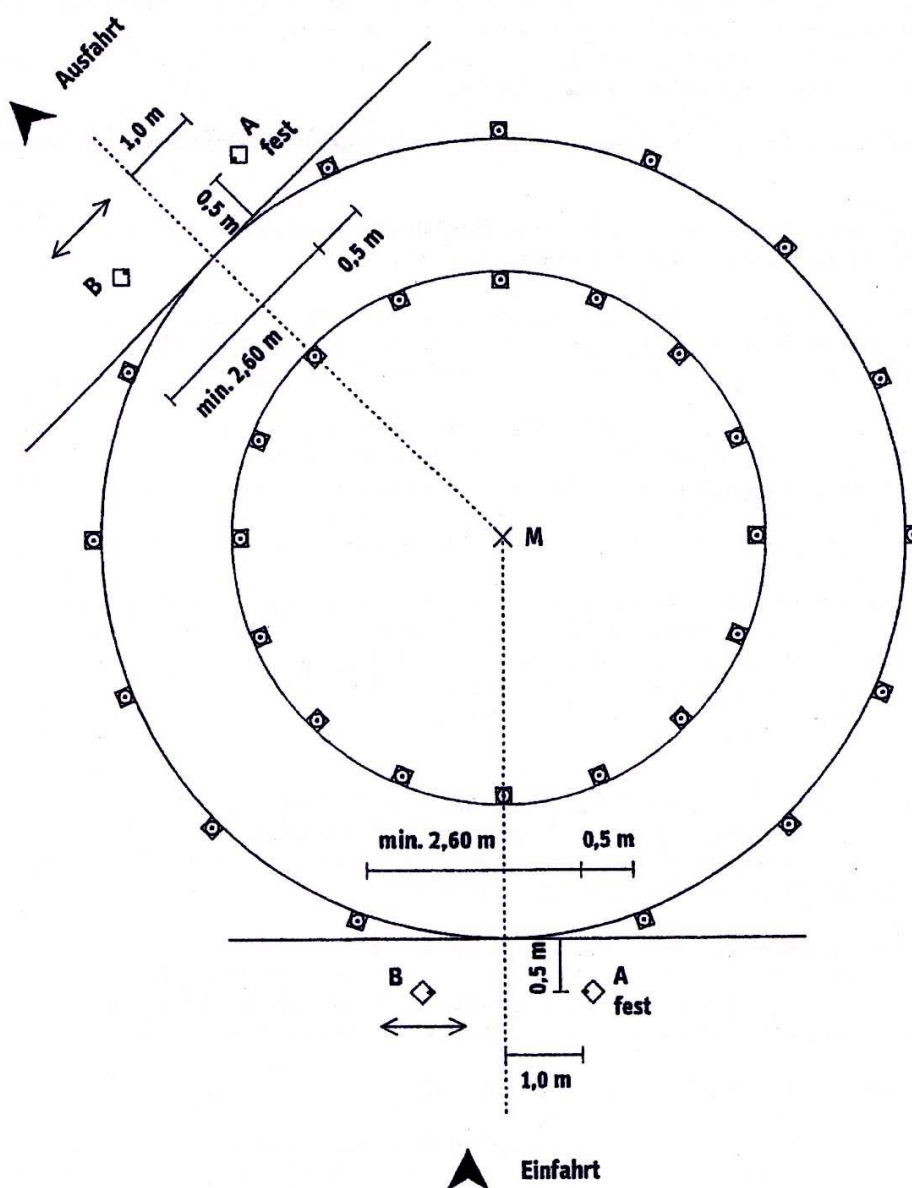
# AUFGABE 11: Kreisbahn

## Aufbau/Einstellung:

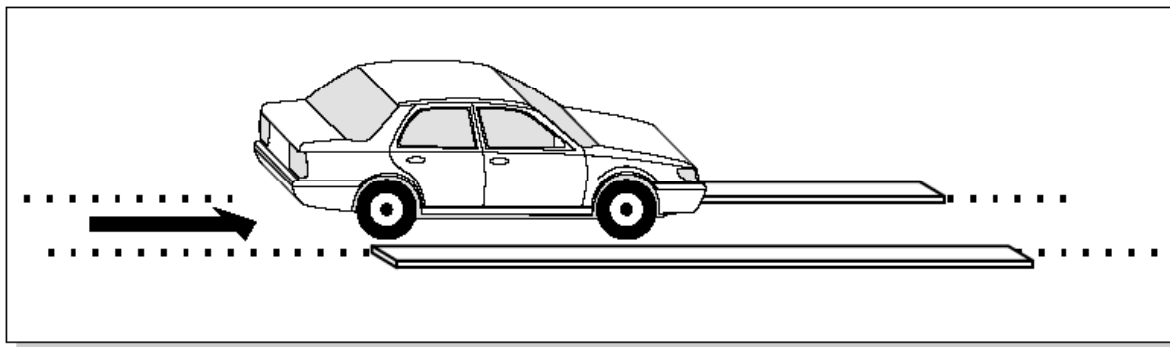
Die Ein- und Ausfahrttore sind 0,5 m abgesetzt vom äußeren Kreis aufzustellen. Der jeweils rechte Pfosten A der Ein- und Ausfahrt wird 1,00 m vom Mittelpunkt aus fest eingezeichnet. Die jeweils rechte Pylone wird im Abstand von 0,5 m zum rechten Pfosten A ebenfalls fest eingezeichnet. Der jeweils linke Pfosten B der Ein- und Ausfahrt wird verstellt (Spalte „Slalom“ der Maßstabelle). Die jeweils linke Pylone steht mindestens 2,60 m von dem rechten Pfosten A entfernt und wird fest eingezeichnet, siehe Skizze.

Es bleibt dem Veranstalter überlassen, an welcher Stelle des Kreises die Tore angeordnet werden.

- Außenkreisradius feststehend: 7,50 m
- Innenkreisradius: Spalte „Kreisbahn“ der Maßstabelle
- Ein- und Ausfahrtsbreite: Spalte „Slalom“ der Maßstabelle



## AUFGABE 12: Spurgasse freiliegend



### Aufgabe:

Das Fahrzeug ist mit den rechten Rädern vorwärts durch eine freiliegende Spurgasse zu fahren. Die Spurgassenbegrenzungen dürfen dabei nicht berührt werden.

Bei rechts gelenkten Fahrzeugen ist die Spurgasse mit den linken Rädern zu befahren.

### Fehlerwertung:

- Berühren der Begrenzung (jedes Berühren wird nur einmal gewertet) 1 Punkt
- Vorbeifahren an der Spurgasse 2 Punkte  
(als Vorbeifahren gilt jedes Nichttreffen der Spurgasse einschließlich der Begrenzungen)

### Geräte:

- 2 Latten, 2 m lang, 10 cm breit , 5 cm hoch (abgeschrägt)
- Wertungstafeln: 0, 1, 2

### Sportwarte:

1 Punktrichter

### Aufbau/Einstellung:

Die Spurgasse ist so aufzustellen, dass die Latten parallel zueinander verlaufen. Die Lage einer der beiden Latten ist mit Kreide zu fixieren und wird nicht verstellt. Die zweite Latte wird nach Vorgabe der Maßtabelle (Wert aus Tabelle „Spurgasse“ plus Zuschlag aus Spalte „Spurgasse“) eingestellt.

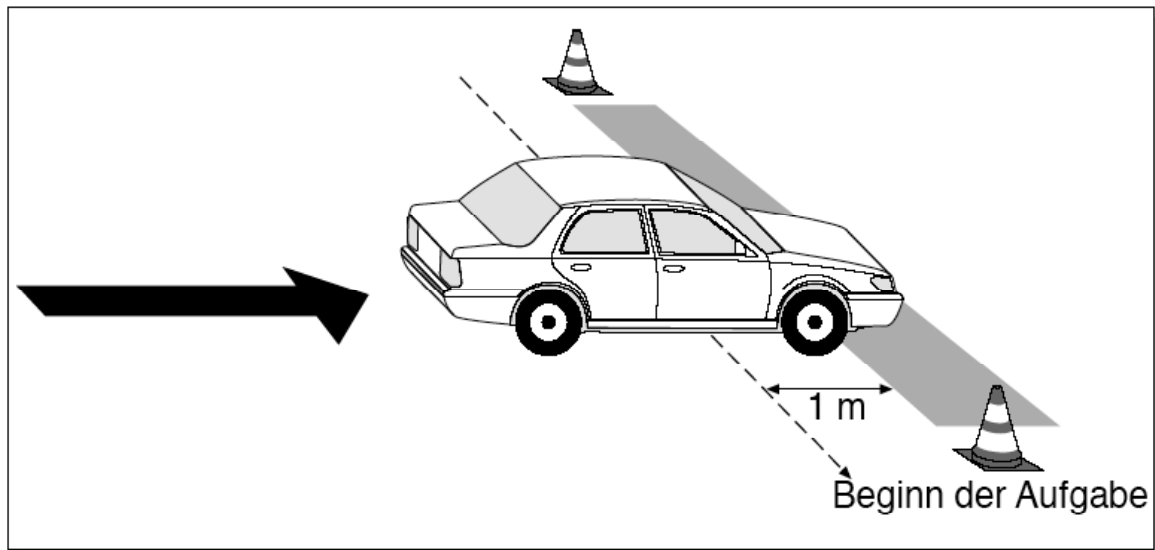
Eine Anzahl von Fahrzeugtypen wird serienmäßig mit unterschiedlicher Bereifung ausgeliefert. Auch in der Nachrüstung werden viele Fahrzeuge mit Reifen anderer Bauart und/oder Dimension. Der Fahrer hat deshalb auf seinem Nennformular Bauart und Dimension der Bereifung genau anzugeben, damit eine individuelle Einstellung der Spurgasse erfolgen kann.

Bezüglich der Prüfung vor dem Start wird auf Punkt 7 der Allgemeinen Bedingungen verwiesen. Der Turnierleiter oder ein verantwortlicher Helfer stellt die sich für die jeweilige Bereifung aus der Reifen/Spurgassen-Tabelle (siehe Maßtabelle) ergebende Spurgassenbreite fest.

Die Felgenbreite wird im allgemeinen nicht berücksichtigt. Soweit eine Reifendimension in der Reifen/Spurgassen-Tabelle nicht aufgeführt ist, kann die Breite der Reifen an Ort und Stelle mit Hilfe von zwei Klötzen, die von innen und außen an den Reifen heranzuschieben sind, festgestellt werden.



## AUFGABE 13: Stopplinie



### Aufgabe (stets die letzte Aufgabe):

Das Fahrzeug ist so anzuhalten, dass dessen vorderste Fahrzeugbegrenzung über einer quer zur Fahrtrichtung angelegten Stopplinie zu stehen kommt. Die Aufgabe beginnt mit dem Erreichen der 1m-Abstandszone. Hier ist auf der Beifahrerseite eine Wertungshilfslinie zu ziehen.

### Fehlerwertung:

- |  |          |
|--|----------|
| • Vorderste Fahrzeugbegrenzung nicht über der Stopplinie   | 1 Punkt  |
| • Berühren der Stopplinie mit dem/den Vorderrad/-rädern    | 2 Punkte |
| • Berühren einer Pylone                                    | 2 Punkte |
| • Überfahren der Stopplinie mit der gesamten Fahrzeuglänge | 5 Punkte |
| • Maximale Fehlerwertung                                   | 5 Punkte |

### Besonderheiten bei der Wertung:

- Der Messwinkel ist stets am vordersten Teil des Fahrzeuges anzusetzen.
- Die Aufgabe ist auf Antrieb zu lösen, ein Korrigieren ist nicht gestattet.
- Die Stopplinie darf mit den Rädern nicht berührt werden.

### Geräte:

- 2 Pylonen
- 1 dünnes Brett oder weiße Farbmarkierung, Länge 250 cm, Breite 30 cm
- 1 Messwinkel (rechter Winkel), Schenkellänge mind. 50 cm
- Wertungstafeln: 0, 1, 2, 3, 4, 5

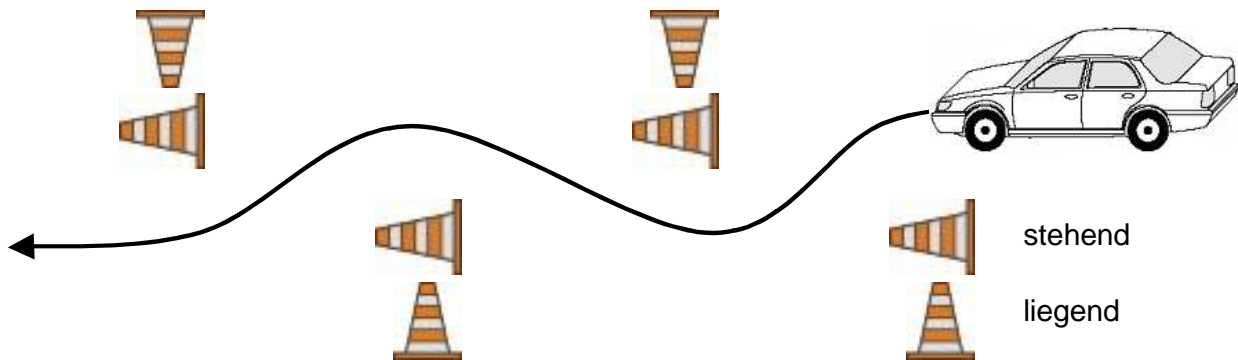
### Sportwarte:

1 Punktrichter

### Aufbau/Einstellung:

Die Stopplinie wird quer zur Fahrtrichtung angelegt. Maße zwischen den Pylonen = 350 cm (lichtes Maß), Anordnung der Pylonen siehe Skizze. Eine auf die Fahrzeugmaße abgestimmte Einstellung entfällt.

## AUFGABE 14: Schweizer Slalom



### Aufgabe:

Das Fahrzeug ist vorwärts wechselseitig durch eine Folge von vier Pylonenpaaren, bestehend aus einer stehenden und einer liegenden Pylone, zu fahren. Der Abstand der stehenden Pylonen voneinander beträgt in Fahrtrichtung jeweils 8,50 m, und sind seitlich 25 cm gegeneinander versetzt (siehe Aufbauskitze). Die Spitze der liegenden Pylone muss zum Pylonenfuß der stehenden Pylone zeigen und gibt so die Fahrtrichtung an. Die stehenden Pylonen dürfen nicht umgeworfen oder verschoben werden.

### Fehlerwertung:

- Verschieben/Umwerfen einer stehenden Pylone je 2 Punkte
- Befahren eines Pylonenpaares entgegen der angezeigten Fahrtrichtung je 3 Punkte
- Korrigieren (Zeitverlust) 0 Punkte
- Maximale Fehlerwertung 5 Punkte

### Hinweis zur Fehlerwertung „Verschieben“:

Die Umrandung der stehenden Pylonen wird markiert. Als „Verschieben“ ist zu werten, wenn die Pylone die markierte Umrandung an einer Stelle vollständig bedeckt.

### Geräte:

- 8 Pylonen
- Wertungstafeln: 0, 2, 3, 4, 5

### Sportwarte:

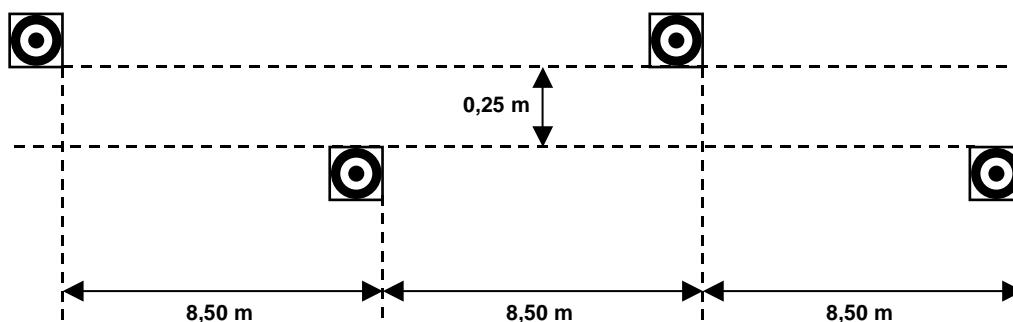
2 Punktrichter

### Aufbau/Einstellung:

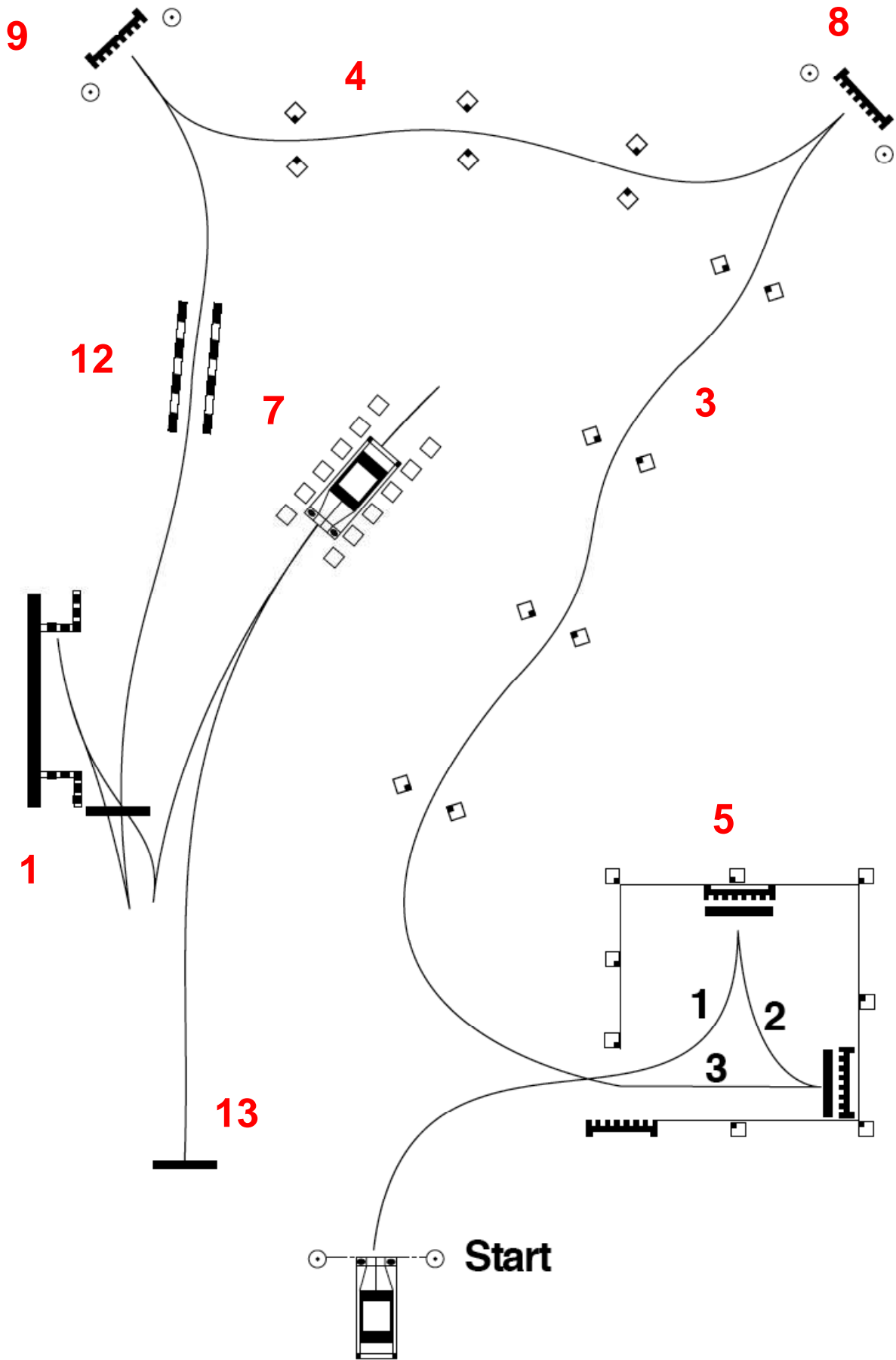
Abstand der Pylonenpaare voneinander einheitlich 8,50 m, seitlicher Versatz 0,25 m. Aufbau siehe Skizze.

Die Aufgabe kann auch seitenverkehrt aufgebaut werden.

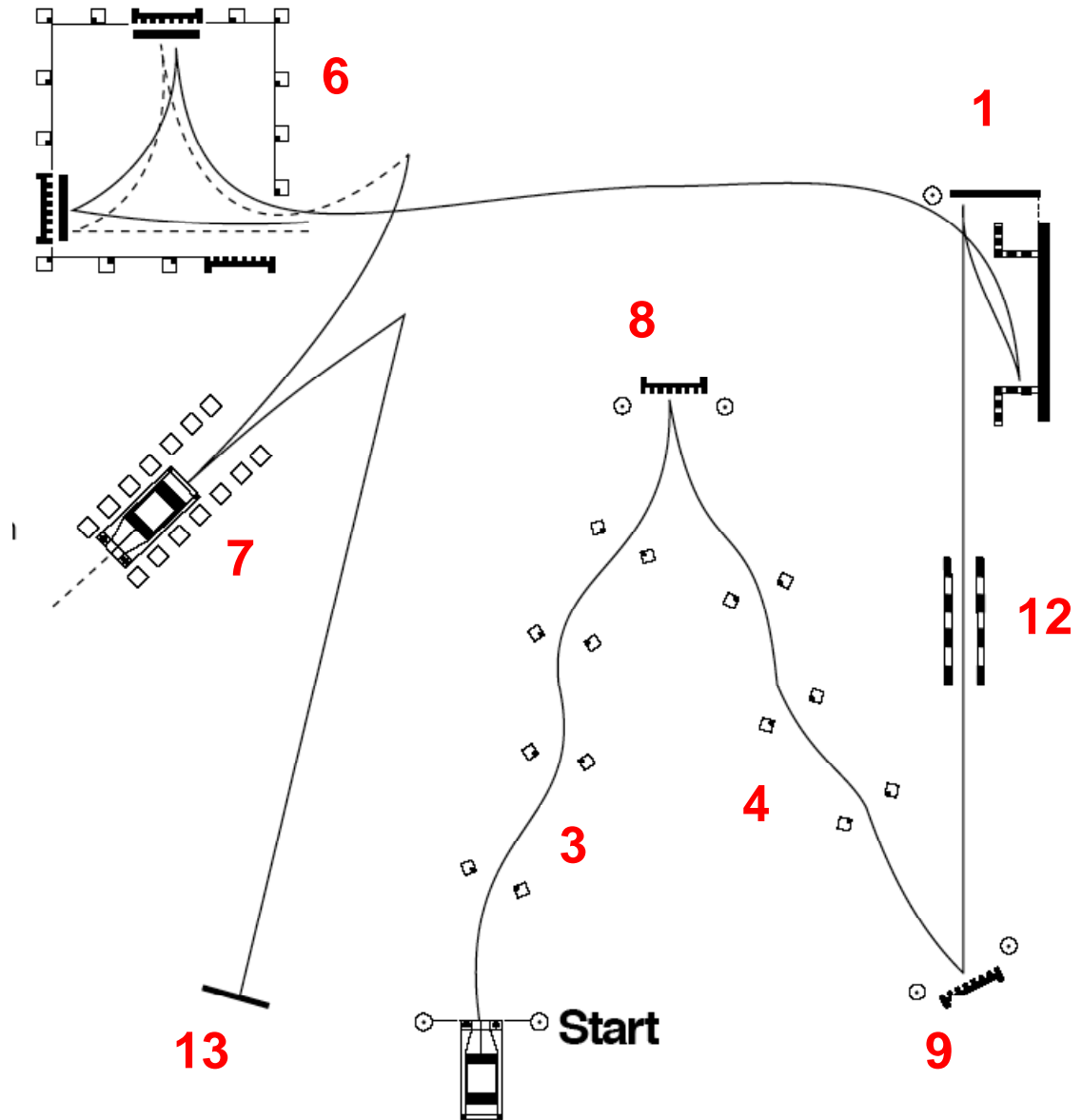
Aufbau der stehenden Pylonen



ANHANG: Parcours-Beispiel 1



# ANHANG: Parcours-Beispiel 2



## **ANHANG: Gültige Beschlüsse der Referententagung**

2013 in Bedburg:

- Jeder Regionalclub kann ab 2014 5 Teilnehmer zum Endlauf entsenden, davon max. 4 Herren und max. 4 Damen, die alle in der Mannschaftswertung berücksichtigt werden. Das Mannschaftsergebnis ergibt sich weiterhin aus dem Ergebnis der drei besten Teilnehmer jeden Regionalclubs, davon ausgenommen bleiben die Wildcard-Nutzer.

2012 in Bad Salzuflen:

- Wildcard (automatisches Startrecht für Titelverteidiger) gilt unabhängig von der in der regionalen Meisterschaft erreichten Platzierung. Wildcard-Teilnehmer werden nicht in der Mannschaftswertung berücksichtigt.
- Anträge an die Beauftragtagung müssen bis spätestens 1.9. an die AG Turniersport, Mailadresse: [agturniersport@aol.de](mailto:agturniersport@aol.de), gestellt werden (nicht an den Veranstalter!).
- Dem Veranstaltungsnamen „Deutscher ADAC Turniersport Endlauf“ wird die fortlaufende Veranstaltungsnummer vorangestellt.
- Versand des Protokolls der Beauftragtagung erfolgt grundsätzlich an die Sportabteilungen und nicht an die Beauftragten.

2011 in Meldorf:

- Flyer zum ADAC-Turniersport wurde erstellt und steht den Regionalclubs zur Verfügung.
- Name für den Endlauf wird festgelegt: „Deutscher ADAC Turniersport Endlauf“

2010 in Treuen:

- Konzeptpapier wird verabschiedet, alle Regionalclubs verpflichten sich zur Umsetzung.
- Arbeitsgruppe Turniersport wird offiziell installiert und von der Tagung legitimiert.
- „Standards für überregionale Meisterschaften“ werden verabschiedet.

2008 in Kassel:

- Um Zeitverzögerungen zu vermeiden soll der Versand der Teilnehmer-Ausschreibungen an die Referenten erfolgen. An die Sportabteilungen wird ein Belegexemplar verschickt.
- Parcourskizze muss Teil der Endlauf-Ausschreibung sein, wobei Länge und Breite des Parcours anzugeben sind. Eine maßstäbliche Skizze ist nicht erforderlich, allerdings sollen die Aufgaben wie in der Skizze angegeben aufgebaut werden.

2006 in Altena:

- Klasseneinteilung wird einheitlich festgelegt: A = Meisterschaftsfahrer (S-Wertung), B = geübte Fahrer (S-Wertung), C = Anfänger, Neulinge und ungeübte Fahrer (N-Wertung)

2003 in Aachen:

- Bei Endläufen (Deutscher Endlauf, Nord-, West- und Süddeutsche Meisterschaft) erfolgt die Aufgabeneinstellung nicht anhand der Maßtabelle, sondern durch Neuberechnung auf Basis der Länge und Breite der Teilnehmerfahrzeuge.

2001 in Neunkirchen:

- Jeder am Deutschen Endlauf teilnehmende Regionalclub gewährt dem veranstaltenden Regionalclub einen Zuschuss von 250 EUR.

## **ANHANG: Konzeptpapier „Turniersport“**

### **1. Wo stehen wir?**

- Automobilturnier durch ADAC-Zentrale nicht unterstützt
- wenig bis keine Akzeptanz bei den Sportleitern
- sinkende Teilnehmerzahlen, einige Regionalclubs stehen vor dem Aus
- Zahl der Veranstalter nimmt ab
- kaum Zuschauer bei Veranstaltungen
- sehr niedriger Bekanntheitsgrad, selbst in vielen ADAC-Ortsclubs unbekannt
- wenig Nachwuchs
- sehr eingeschränkte Medienpräsenz
- bundesweit unkoordiniertes Vorgehen (noch nicht einmal gemeinsame Bezeichnung: Automobilturnier, PKW-Turnier, Geschicklichkeitsturnier, .....)
- kein klares Konzept: Motorsport oder Verkehrssicherheitsaktion?

### **2. Ziele, was wollen wir?**

- Anerkennung als vollwertiger Motorsport im ADAC
- attraktive Veranstaltungen für Teilnehmer und Zuschauer
- stabile Teilnehmerzahlen auf hohem Niveau
- hohes, gleichmäßiges Niveau der Veranstaltungen in ganz Deutschland
- solide und langfristige Basis (Nachwuchs)
- Turniersport ist kein Fremdwort
- evtl. Partner/Sponsor gewinnen (vgl. Fahrradturnier)

### **3. Wege, wie könnten wir diese Ziele erreichen?**

#### **3.1 Leitungsgremium**

- Arbeitsgruppe (Sprecher + Mitarbeiter), gewählt bei Referententagung
- als Ansprechpartner, Verhandlungspartner (z.B. ADAC, Medien)
- ausgestattet mit Entscheidungskompetenz, Legitimation durch Regionalclubs
- unterjährig regelmäßige Informationen an Sportabteilungen, Sportleiter, Referenten
- Vorbereitung und Durchführung der Referententagung

#### **3.2 Standortbestimmung**

- Abgrenzung Turniersport – Geschicklichkeitsfahren (Verkehrssicherheitsaktion)  
>> das eine muss das andere nicht ausschließen, aber klare Trennung
- Namensfindung, zeitgemäß und ansprechend

### **3.3 Qualitätssteigerung, Qualitätssicherung**

- Turnierordnung, Klassen und Wertungen einheitlich
- Durchführungsbestimmungen für regionale und überregionale Veranstaltungen (Raum für regionale Eigenheiten soll bleiben)
- Schulungsmaterial, Schulungen für Veranstalter (Werbung neuer Veranstalter)
- bundesweit einheitliches Erscheinungsbild, Corporate Identity (Wiedererkennung)
- „lessons learned“: als gut Erkanntes für alle übernehmen
- Attraktivität steigern für Teilnehmer (Parcours, Preise) und Zuschauer (Sprecher, Informationen, Bewirtschaftung)

### **3.4 Nachwuchsarbeit**

- „Anwerbung“ über Verkehrssicherheitsaktionen
- spezielle Veranstaltungen außerhalb der Meisterschaftsläufe
- Trainingsmöglichkeiten anbieten (z.B. regionale Trainingszentren wo Möglichkeiten gegeben)
- Anmerkung: Nachwuchs bedeutet nicht zwangsläufig Fahranfänger!

### **3.5 Medienarbeit**

- Werbematerial, Broschüren
- Internet (überregionale Homepage, Regionalclubs, Ortsclubs)
- Erstellung von Presseunterlagen, Pressemappe (vgl. Fahrradturnier)
- zentrale Pressemitteilungen (z.B durch Arbeitsgruppe)

### **3.6 Neue Konzepte**

- attraktivere Turniere (Stichwort: Paralleltturnier)

Das vorliegende Konzeptpapier wurde an der Referententagung am 8.10.2010 in Treuen/Vogtland von den Vertretern der anwesenden Regionalclubs einstimmig verabschiedet. Die Referenten und Beauftragten erklärten einstimmig, an der Zukunft des Turniersports gemäß den Vorgaben dieses Papiers mitzuarbeiten, und die darin aufgeführten Punkte in ihren Regionalclubs umzusetzen.

## **ANHANG: Standards für überregionale Meisterschaften**

### **Nord-, West-, Süddeutsche Meisterschaft und Endlauf**

#### **1. Ausschreibung**

- ... sollte sechs Wochen vor der eigentlichen Veranstaltung den Teilnehmern vorliegen
- Versand der Teilnehmernausschreibungen an die Referenten um Zeitverzögerungen zu vermeiden, Versand eines Belegexemplars an die Sportabteilungen.
- Information an Teilnehmer/Regionalclubs wenn es Schwierigkeiten bzw. Verzögerungen gibt, (z.B. Platzzusage wird kurzfristig entzogen)
- Vorlage wie Anlage, Änderungen nur bzgl. Datum, Ort und evtl. Zeitplan (Originalausschreibung im Word-Format kann bei AG Turniersport abgerufen werden)
- Parcoursplan mit Angabe der Länge/Breite, der Reihenfolge der Aufgaben und deren Lage
- Startreihenfolge in Blöcken, in den Blöcken nach dem Ergebnis der Mannschaft des Vorjahres (Herren Platz 4 / Herren Platz 3 / Damen / Herren Platz 2 / Herren Platz 1)
- Starts in umgekehrter Reihenfolge des Ergebnisses bei den Folgeläufen mit Spannungsaufbau (der Beste fährt zum Schluss) unter Berücksichtigung eines Streichergebnisses, eine in sich geschlossene Damenwertung

#### **2. Öffentlichkeitsarbeit**

- Transparenz bzw. Publikation über Internet, auch hinterher mit Fotos/Ergebnissen
- Gespräche mit Radio/TV/Presse mit Informationen zur bevorstehenden Meisterschaft (zeitig/persönlich)
- Deutliche Unterscheidung zu einem Regionallauf
- ADAC Werbung/Beflagung
- Sprecher, der Inhalte vermittelt
- Platzsiegerehrung für Zuschauer/Presse
- Programmheft mit Erklärungen der Aufgaben, auch zum vorher Verteilen in der Region
- Einhaltung des Zeitplanes und des Starts

#### **3. Vorbereitung und Durchführung Turnier**

- Platzwahl möglichst zuschauerfreundlich oder Bemühungen, Zuschauer zum Platz zu bewegen
- Anreize für Begleitpersonen schaffen
- Parcoursaufbau motorsportlich und fair für alle Fahrzeuge
- Schulung der Helfer rechtzeitig, nicht erst am Tag der Meisterschaft
- Vorbereitung der Referententagung seitens des Veranstalters in Zusammenarbeit mit der AG Turniersport
- Protokoll der Tagung / Verteiler: Sportabteilungen / Anwesende
- Zur Verfügung stellen des Protokolls innerhalb von 14 Tagen nach der Veranstaltung, Versand per Mail/Post, 1 Woche Widerspruchsrecht - danach gilt es als genehmigt
- Aushang der Wertungskarten bzw. der Ergebnisse zeitnah
- Versand der Ergebnisse an die Sportabteilungen

Diese Standards wurden an der Referententagung am 8.10.2010 in Treuen/Vogtland einstimmig verabschiedet und sind damit für die Veranstalter von Endläufen bindend.



## ANHANG: Musterausschreibung Endlauf

### 1. Veranstaltung

Der ADAC (Regionalclub) veranstaltet am (Datum) den Deutschen ADAC-Turniersport-Endlauf (Jahreszahl).

Ermittelt werden:

- der Deutsche ADAC-Automobilturniersport-Meister (Jahreszahl)
- die Deutsche ADAC-Automobilturniersport-Meisterin (Jahreszahl)
- der Deutsche ADAC-Automobilturniersport-Mannschaftsmeister (Jahreszahl).

Es gelten die in der aktuell gültigen ADAC-Turnierordnung festgelegten allgemeinen Bedingungen. Ausnahmen bzw. Ergänzungen werden durch diese Ausschreibung geregelt.

### 2. Veranstaltungstermin und -ort

Der Deutsche ADAC-Turniersport-Endlauf (Jahreszahl) wird am (Datum) in (Ort) durchgeführt.

### 3. Veranstalter

Mit der Durchführung des Endlaufes ist beauftragt:

(Name des Veranstalters, Anschrift, Bankverbindung, Telefon, Fax, Email)

(Name des Turnierleiters, Anschrift, Telefon, Email)

### 4. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind

- a) ADAC-Mitglieder, die sich im Jahr (Jahreszahl) innerhalb ihres ADAC-Regionalclubs oder Regionalteams qualifiziert haben und mittels des beigefügten Nennformulars gemeldet wurden. Der Qualifikationsmodus richtet sich nach den Bestimmungen des entsendenden Regionalclubs.
- b) der amtierende Endlaufsieger und die amtierende Endlaufsiegerin im ADAC-Automobilturnier (ADAC-Mitgliedschaft vorausgesetzt), sofern sie nicht bereits unter a) gemeldet wurden (sogenannte „wild card“-Regelung).

Jeder ADAC-Regionalclub oder jedes Regionalteam kann bis zu fünf Teilnehmer/innen, davon höchstens vier Herren bzw. höchstens vier Damen, melden. Die unter b) genannten Teilnehmer bleiben davon unberührt.

Vorausgesetzt, dass mindestens drei Teilnehmer/innen eines Regionalclubs/teams gemeldet wurden, bilden diese dessen Mannschaft. Für das Mannschaftsergebnis werden die Ergebnisse der besten drei Teilnehmer/innen herangezogen. Die unter b) genannten Teilnehmer werden für das Mannschaftsergebnis nicht gewertet.

### 5. Nennung

Die Einzelnennung erfolgt unter Verwendung des dieser Ausschreibung beigefügten Nennformulars. Mit Abgabe des unterschriebenen Nennformulars anerkennt der/die Teilnehmer/in die Bedingungen dieser Ausschreibung, insbesondere die sich auf die Verantwortlichkeit und des Haftungsverzichts beziehenden Bedingungen. Eine Mannschaftsnennung entfällt.

Nennungen, die nicht vom zuständigen ADAC-Regionalclub bzw. Teamleiter befürwortet wurden, werden nicht anerkannt.

Der Nennschluss ist auf den

(Datum),

vorliegend beim Veranstalter, terminiert. Später eintreffende Nennungen können nur nach vorheriger Absprache mit dem Veranstalter akzeptiert werden.

Jeder teilnehmende ADAC-Regionalclub/jedes teilnehmende Regionalteam haben – unabhängig von der gemeldeten Teilnehmerzahl - einen Veranstaltungsbeitrag in Höhe von EUR 250,- zu leisten. Dieser ist bis spätestens zum Termin des Nennschlusses auf das angegebene Veranstalterkonto zu überweisen. Erst mit Überweisung des Veranstaltungsbeitrages erhalten die Einzelnennungen ihre Gültigkeit.

## **6. Fahrzeuge**

Es gelten die allgemeinen Bedingungen der aktuellen Turnierordnung, insbesondere Punkt 2 (Zulassung der Fahrzeuge) und Punkt 3 (Hilfsgeräte und Zusatzausstattungen). Bei abgelaufener HU/AU oder zu geringer Reifenprofiltiefe (weniger als 1,6 mm) erfolgt keine Zulassung zum Start. Nicht genehmigte Veränderungen am Fahrzeug nach der Abnahme führen zur Nichtzulassung zum Start bzw. zum Wertungsausschluss.

Über die Zulassung des Fahrzeugs entscheidet im Zweifelsfall das Schiedsgericht verbindlich. Ein Einspruch gegen diese Entscheidung ist nicht möglich.

Die Fahrzeuge müssen während der gesamten Veranstaltung im parc fermé verbleiben, bis dieser per Lautsprecherdurchsage aufgehoben wird. Der gesamte Parcours sowie der Weg vom parc fermé zum Parcours und zurück gelten ebenfalls als parc fermé.

## **7. Unterlagenabgabe und Fahrzeugabnahme**

Zur Unterlagenabgabe haben die Teilnehmer ihren gültigen Fahrzeugschein und Führerschein vorzulegen. Bei der Fahrzeugabnahme werden die Fahrzeuge auf Übereinstimmung mit den Angaben in der Nennung überprüft.

## **8. Aufgaben und Aufgabeneinstellung**

Die Aufgaben werden gemäß der aktuellen ADAC-Turnierordnung aufgebaut. Die in der Maßtabelle (Zusatz zur ADAC-Turnierordnung) aufgeführten Einstellmaße werden nicht angewandt. Die Aufgabeneinstellungen werden entsprechend den Berechnungsvorschriften der Maßtabelle aus den Längen- und Breitenangaben in der Nennung bzw. des Fahrzeugscheins für jedes teilnehmende Fahrzeug neu berechnet.

Die Aufgabenstellung erfolgt gemäß der dieser Ausschreibung beigefügten Parcourskizze.

## **9. Startreihenfolge**

### **a) 1. Wertungsdurchgang**

Es wird in fünf Teilnehmerblöcken in folgender Reihenfolge gestartet:

Block 1 = Herren (Plätze 4 der regionalen Qualifikation)

Block 2 = Herren (Plätze 3 der regionalen Qualifikation)

Block 3 = Damen

Block 3a = amtierende Endlaufsiegerin, wenn Start mit „wild card“ erfolgt

Block 4 = Herren (Plätze 2 der regionalen Qualifikation)

Block 5 = Herren (Plätze 1 der regionalen Qualifikation)

Block 5a = amtierender Endlaufsieger, wenn Start mit „wild card“ erfolgt

Innerhalb der einzelnen Teilnehmerblöcke richtet sich die Startreihenfolge nach dem umgekehrten Mannschaftsergebnis des vorjährigen Deutschen ADAC-Turniersport-Endlaufs.

### **b) 2. und 3. Wertungsdurchgang**

Es wird in drei Teilnehmerblöcken in folgender Reihenfolge gestartet:

Block 1 = Letztplatzierte bis Platz 21 der Herrenwertung

Block 2 = Letztplatzierte bis Platz 1 der Damenwertung

Block 3 = Platz 20 bis Platz 1 der Herrenwertung

2. Wertungsdurchgang: für die Berechnung der Startreihenfolge wird das Ergebnis des 1. Wertungsdurchganges herangezogen.

3. Wertungsdurchgang: für die Berechnung der Startreihenfolge wird das bessere Ergebnis aus dem 1. und 2. Wertungsdurchgang herangezogen.

Die jeweilige Startreihenfolge wird per Aushang bekannt gemacht. Die Teilnehmer sind für das rechtzeitige Erscheinen am Start selbst verantwortlich. Ein Startaufruf mittels Lautsprecherdurchsage erfolgt nicht. Ein verspätetes Erscheinen des Teilnehmers am Start führt zum Wertungsausschluss in diesem Durchgang.

## 10. Einzelwertung

Die Wertung erfolgt wie in der ADAC-Turnierordnung, Punkt 9.2 (S-Wertung), festgelegt. Es werden drei Wertungsläufe gefahren, wobei die beiden besten Ergebnisse jeden Teilnehmers zu dessen Gesamtwertung addiert werden. Der Teilnehmer/die Teilnehmerin mit der geringsten Anzahl an Gesamtwertungspunkten ist Meister/in.

Bei gleicher Anzahl von Wertungspunkten entscheidet über die bessere Platzierung

- a) die geringere Anzahl von Parcoursfehlern in den beiden gewerteten Läufen,
- b) der bessere Einzellauf,
- c) ein Stechen, wobei der gesamte Parcours zu fahren ist,

in der vorgenannten Reihenfolge.

## 11. Mannschaftswertung

Grundlage für die Mannschaftswertung ist die Einzelwertung der Teilnehmer/innen. Die Wertungspunkte der drei besten Fahrer/innen einer Mannschaft werden addiert. Die Mannschaft mit der geringsten Anzahl an Gesamtwertungspunkten ist Meister. Bei gleicher Anzahl von Wertungspunkten werden die Bestimmungen gemäß Punkt 9 dieser Ausschreibung (Einzelwertung) herangezogen.

Die unter Punkt 4b) dieser Ausschreibung genannten Teilnehmer („wild card“) werden in der Mannschaftswertung nicht berücksichtigt.

## 12. Einsprüche

Einsprüche sind gemäß Punkt 12 der allgemeinen Bedingungen in der ADAC-Turnierordnung geregelt. Die Einspruchsfristen wie folgt geregelt:

- a) gegen Entscheidungen der Abnahme von den betroffenen Teilnehmern unmittelbar nach Mitteilung der Entscheidung,
- b) gegen die Zulassung von Teilnehmern oder Fahrzeugen spätestens bis zum Start des ersten Teilnehmers,
- c) gegen Aufgabeneinstellungen unmittelbar nach Zielankunft des betroffenen Teilnehmers,
- d) gegen die Wertung spätestens 15 Minuten nach Aushang des jeweiligen Zwischen- bzw. Gesamtergebnisses.

## 13. Schiedsgericht

(Namen der Mitglieder des Schiedsgerichts)

## 14. Siegerehrung

Die Siegerehrung findet für alle Teilnehmer im Rahmen des Abschlussabends statt. Der Eintritt inklusive Abendessen ist für die Teilnehmer/innen frei. Begleitpersonen zahlen einen Kostenbeitrag von (Betrag).

## 15. Versicherung

(Hinweise zu den abgeschlossenen Veranstalter-, Teilnehmer-, Sportwarte- und Zuschauer-Versicherungen).

## 16. Verantwortlichkeit und Haftungsverzicht des Teilnehmers

(Gegebenenfalls durch eigene spezifische Bestimmungen zu ergänzen.)

### a) Verantwortlichkeit

Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Fahrzeugeigentümer und –halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach der Ausschreibung vereinbart wird.

### b) Haftungsverzicht

Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Fahrzeugeigentümer und –halter) verzichten durch Abgabe der Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle und Schäden auf jedes Recht des Vorgehens und Rückgriffs gegen

- den ADAC e.V., die ADAC-Regionalclubs und die ADAC-Ortsclubs, deren Präsidenten, Vorstände und Geschäftsführer, sowie haupt- und ehrenamtliche Mitarbeiter,
- den Veranstalter, dessen Beauftragte, Sportwarte und Helfer,
- Behörden, Industrieservice und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- den Straßenbaulastträger und den Streckeneigentümer, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen und Gelände samt Zubehör verursacht werden,
- die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen

soweit der Unfall oder Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

## 17. Ausführungsbestimmungen

Der Veranstalter bleibt das Recht vorbehalten, die Ausschreibung zu ergänzen und/oder Ausführungsbestimmungen zu erlassen, die Bestandteil dieser Ausschreibung werden und damit für alle Teilnehmer/innen verbindlich sind. Änderungen oder Ergänzungen werden am Veranstaltungstag am offiziellen Aushang auf dem Veranstaltungsgelände veröffentlicht.

(Ort und Datum)

(Veranstalter)

Anlagen:

- Parcourskizze mit Aufgabenreihenfolge und Angabe der Länge und Breite des Parcours
- Nennformular

HINWEIS: Die Musterausschreibung ist bei der AG Turniersport im Word-Format erhältlich.



ADAC-Automobilturnier  
Einsteigerlehrgang  
Teilnahmebestätigung



**Einsteigerlehrgang**

Datum: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

Lehrgangsleiter: \_\_\_\_\_

Regionalclub: \_\_\_\_\_

**Teilnehmer/in**

Nachname: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

PLZ, Wohnort: \_\_\_\_\_

Geburtsdatum: \_\_\_\_\_

wird hiermit die erfolgreiche Teilnahme am Einsteigerlehrgang „ADAC-Automobilturnier“ bestätigt. Ihm/ihr wurden die Besonderheiten des Automobilturniers in einem theoretischen und einem praktischen Teil vermittelt.

Er/Sie ist damit berechtigt, an ADAC-Automobilturnieren in der Einsteigerklasse teilzunehmen. Dabei ist bei der Nennungsabgabe diese Teilnahmebestätigung vorzulegen.

Unterschrift des Lehrgangsleiters: \_\_\_\_\_

Unterschrift des zuständigen Turnierbeauftragten: \_\_\_\_\_