



Rennreglement 2010

1:8 Verbrenner-Truggy

VERSION 01/2010 VOM 1.1.2010

PUNKT		SEITE
1	BESCHAFFENHEIT DES RENNKURSES	3
2	AUSSCHREIBUNG	3
3	NENNUNG	4
4	RENNLEITUNG UND OFFIZIELLE	5
5	TRAINING	6
6	GRUPPENEINTEILUNG	6
7	TECHNISCHE ABNAHME	6
8	STARTVORBEREITUNGEN UND STRECKENPOSTEN	7
9	FREQUENZKONTROLLE, QUARZTAUSCH	9
10	START	9
11	SIGNALFLAGGEN	10
12	RENNABLAUF	11
13	RUNDENZÄHLUNG UND ZEITNAHME	12
14	LAUF- UND RENNUNTERBRECHUNGEN	12
15	VORGANGSWEISE BEI REGEN	13
16	AUSTRAGUNGSMODUS	15
17	ÖFMAV GP	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
18	SANKTIONEN	16
19	TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN	18
20	PUNKTESCHEMA FÜR STM & ÖFMAV-RENNEN	19
21.	ANHANG	21

1 BESCHAFFENHEIT DES RENNKURSES

- 1.1 Fahrerpodest und Auftankfläche müssen direkt vom Fahrerlager zugänglich sein.
- 1.2 Vor oder unter dem Fahrerpodest muß es 12 deutlich abgegrenzte Mechaniker-Plätze geben. Diese Fläche soll während des ganzen Rennens für Nicht-Mechaniker unzugänglich gemacht werden (wünschenswert ist ein Funktionär für die Absperrung).
- 1.3 Die Mechanikerfläche muß gegen die Boxenstraße abgegrenzt sein.
- 1.4 Bei Staatsmeisterschaften muß der Veranstalter jedem genannten Fahrer eine Tischfläche mit mind. 80x50 cm zur Verfügung stellen. Der Veranstalter muß in der Lage sein, bei Schlechtwetter zumindest einen provisorischen Regenschutz für das Fahrerlager bereitstellen zu können.
- 1.5 Die Rennkursoberfläche soll keine künstlichen Hindernisse enthalten.
- 1.6 Die Länge des Kurses muß an der Mittellinie gemessen werden.
- 1.7 Die Länge des Kurses muß mindestens 150 m betragen.
- 1.8 Die Kursbreite muss mindestens 3m an allen Stellen betragen und sowohl außen als auch innen optisch oder baulich begrenzt sein. Vom Fahrerturnm weiter entfernte Streckenteile sollen 4 – 5 m breit ausgeführt sein.
- 1.9 Der Rennkurs muß sowohl Links- als auch Rechtskurven enthalten.
- 1.10 Bahnbegrenzungen sollen keine Rampe bilden und müssen so beschaffen sein, daß die Fahrzeuge nicht über die äußere Barriere hinweggeschleudert werden. Sie sollen den Fahrzeugen ein Zurückkehren auf die Strecke aus eigener Kraft ermöglichen. Das verwenden von Autoreifen jeglicher Art als Streckenbegrenzung ist untersagt.
- 1.11 Die Bahnbegrenzungen sollen so beschaffen sein, daß sie ein unerlaubtes Kurvenschneiden und Abkürzen verhindern. Sie müssen so ausgelegt sein, daß das Risiko einer Beschädigung der Automodelle gering ist.
- 1.12 Ungefähr alle 30 m ist auf dem Rennkurs ein Standplatz für einen Streckenposten so einzurichten, daß keine Sichtbehinderung der Fahrer gegeben ist. Diese Standplätze müssen durchlaufend nummeriert sein. Bei gefährlichen Streckenabschnitten müssen Schutzmaßnahmen für die Streckenposten vorhanden sein.
- 1.13 Die Boxenstraße muß deutlich vom Hauptkurs abgesetzt sein. Die Zufahrt und die Boxenstrasse selbst ist so anzulegen, dass sie langsam gefahren werden muss. Die Ausfahrt muß so liegen, daß die im Rennen befindlichen Autos von den aus der Boxenstraße ausfahrenden Fahrzeuge so wenig wie möglich behindert werden. Die Boxenstraße soll nahe dem Fahrerpodest gelegen sein. Die Rundenzeit muß durch das Durchfahren der Boxengasse verlängert werden.
- 1.14 Die Lage der "Le Mans"-Startplätze bei den Finalläufen und dem Finale muß klar ersichtlich, unverrückbar und jederzeit nachvollziehbar sein. Der Abstand zwischen den Fahrzeugen muß 3-5m sein. Die Startplätze können auch in einer Kurve dem Streckenverlauf folgende sein. Es ist dabei zu beachten, daß die Sicht auf die Fahrzeuge weder durch die Mechaniker noch vom Starter beeinträchtigt werden darf. Das Nachstarten erfolgt aus der Boxengasse.

2 AUSSCHREIBUNG

- 2.1 Die Ausschreibung für Staatsmeisterschaftsläufe müssen mindestens folgende Angaben enthalten:
 - Datum und Ort (wenn möglich Lageplan)
 - genauer Zeitplan
 - ausgetragene Klassen und Modus- genauer Zeitplan
 - Angabe ob und wann ein gezeitetes Training gefahren wird
 - Zeitpunkt für Beginn und Ende der technischen Abnahme
 - Namentliche Nennung von allen 5 Offiziellen,
 - Nennadresse, Nennschluß, Nenngeld
 - Angaben über Boxentische
 - Angaben über Verpflegung
- 2.2 Die Ausschreibung muß spätestens 4 Wochen vor dem Renntermin an den Sektionsobmann oder den Schriftführer gemailt werden.
- 2.3 Wenn ein Verein eine STM beantragt, ist vor dem Sektionsmeeting eine Kautions von € 500,- auf das Sektioskonto zu überweisen. Wenn der Verein keine STM erhält wird diese Kautions ehest zurücküberweisen. Wenn eine STM durchgeführt wird, wird die Kautions nach ordnungsgemäßer Durchführung mit dem Startgeldanteil gegenverrechnet. Über die Kautionsrückzahlung entscheidet der Sektionsvorstand.
- 2.4 Rennabsagen oder Verlegungen (an einen anderen Austragungsort) dürfen nur aus triftigem Grund und nur mit Genehmigung des Sektionsobmannes erfolgen. Eine Verlegung ist nur bis 2 Wochen vor dem Renntermin möglich. Bei Nichteinhaltung dieser Vorschriften hat der Sektionsobmann Sanktionen gegen den jeweiligen Veranstalter (außer bei nachweislich witterungsbedingter Absage) zu verfügen.

3 NENNUNG

- 3.1 Für die Nennung ist das ÖFMAV-Formular oder eine Liste, die dieselben Daten in übersichtlicher Form enthält, zu verwenden . Bei der Nennung muß der Clubname, der Teamverantwortlich und jemand mit Telefonnummer genannt werden wenn es Rückfragen vom Veranstalter gibt. Bei jedem Genannten Fahrer muß angegeben sein: Name, ÖFMA Nr., Startnummer oder „neu“ falls nicht bekannt, 2 Frequenzen oder DSM, Transpondernummer.
- 3.2 Bei Abgabe der Nennung muß die verwendete Frequenz in MHz und eine Ersatzfrequenz angegeben werden. Bei DSM Fernsteuerungen ist nur „DSM“ anzugeben.
- 3.3 Nennschluß für Staatsmeisterschaftsläufe ist eine Woche vor dem Rennen.
- 3.4 Nennschluß für ÖFMAV-GP's ist am Samstag des Rennwochenendes um 18:00 Uhr. Der Veranstalter hat dafür auf der Ausschreibung eine Telefon- und/oder Faxnummer anzugeben.
- 3.5 *Nachnennungen* sind bis zum Ende der technische Abnahme möglich. Für Nachnennungen ist bei Staatsmeisterschaften das doppelte Nenngeld (bei Öfmav GP zusätzlich € 4) zu entrichten und der Verlust des Startplatzes nach ÖFMAV Reihung,.
- 3.6 Das Nenngeld ist bei der technischen Abnahme, Vereinsweise gesammelt, für **alle** Nennungen zu bezahlen. (auch bei Nichterscheinen genannter Fahrer, verantwortlch dafür ist der Teamverantwortliche welcher auf der Nennung nahmhaft gemacht ist).

- 3.7 Nenngeld ist Reuegeld und wird grundsätzlich nicht zurückgezahlt, wenn am Tag vor dem Rennen ein offizielles Training möglich war. Nur wenn eine Veranstaltung auf einen anderen Termin verschoben oder einem anderen Veranstalter zugesprochen wird, muß der Veranstalter das Nenngeld zurückerstatten.
- 3.8 Die Nennung zu Staatsmeisterschaftsläufen kann nur durch einen Verein erfolgen, der gleichzeitig mit der Nennung einen Teamverantwortlichen (= Fahrervertreter dieses Vereins) namhaft machen muß, weiters muß eine Telefonnummer angegeben sein.
- 3.9 Für Präsenzdiener des Bundesheeres und Zivildienstleistende gilt auch eine verspätete Nennung als normale Nennung (keine Nachnennung, daher auch kein doppeltes Nenngeld).
- 3.10 Jeder Teilnehmer eines STM-Laufes MUSS das Reglement gelesen, verstanden und auch umsetzen können

4 RENNLEITUNG UND OFFIZIELLE

- 4.1 Für jeden Staatsmeisterschaftslauf soll die Rennleitung aus mindestens 5 Funktionären bestehen.
 - 1 Rennleiter
 - 1 Schiedsrichter
 - 1 Offizieller für die Senderdeponie
 - 1-2 Offizielle für die Zeitnahme und Rundenzählung
- 4.2 Der Rennleiter hat die absolute Autorität während der ganzen Veranstaltung, der Rennleiterstellvertreter hat das Mitentscheidungsrecht. Ein eigener Bereich muss für ihn vorhanden sein.
- 4.3 Der Rennleiter eines Staatsmeisterschaftslaufes muß eine Rennleiterschulung des ÖFMAV besucht haben.
- 4.4 Der Rennleiter hat das Recht, jederzeit die Fahrzeuge ohne Angabe von Gründen zu kontrollieren.
- 4.5 Die Jury besteht aus dem Rennleiter, dem Rennleiterstellvertreter und den Fahrervertretern jedes Klubs. Bei Abstimmungen hat jeder anwesende Fahrer eine Stimme. Jeder Klubvertreter hat bei der Abstimmung die Anzahl der jeweiligen Stimmen seiner Fahrer anzugeben (z.B: Dafür / Dagegen / Nicht mehr anwesend). Der Rennleiter und sein Stellvertreter haben zwei Stimmen.
- 4.6 Jeder Teilnehmer muß den Anordnungen der Offiziellen und der ÖFMAV-Funktionäre Folge leisten, wobei Offizielle und Funktionäre den Rennleiter in seinen Entscheidungen unterstützen müssen.
- 4.7 Rennkommissar
 - 4.7.1 ÖFMAV- Rennkommissare werden durch das Sektionsmeeting designiert. Sie müssen über Erfahrung als Fahrer verfügen und das ÖFMAV-Rennreglement genau kennen. Sie müssen ihre Funktion objektiv und unvoreingenommen ausüben.
 - 4.7.2 Der Rennkommissar (Gerhad Steinbock) soll den Fahrern und der Rennleitung bei der Einhaltung und Interpretation der Regeln helfen.

5 TRAINING

- 5.1 Der Rennleiter und sein Stellvertreter müssen während des offiziellen Trainings und des gesamten Rennens anwesend sein. Beim Training am Sonntag muss einer der 5 Offiziellen anwesend sein, um den Ablauf zu leiten.
- 5.2 Die Verwendung von Frequenztafeln während des Trainings wird empfohlen.
- 5.3 Jeder Fahrer ist verpflichtet, vor der erstmaligen Inbetriebnahme seiner Fernsteuerungsanlage am jeweiligen Rennwochenende seine eigene Sendefrequenz auf deren Richtigkeit zu überprüfen, gegebenenfalls eine Änderung sofort dem Rennleiter zu melden und bei gekennzeichnete Frequenzkollision mit dem betroffenen Fahrer Kontakt aufzunehmen und für das Training entsprechende Absprachen zu treffen. Bei dennoch auftretenden Frequenzschwierigkeiten aufgrund falscher (und nicht korrigierter) Frequenzangabe oder wegen nicht durchgeführter oder nicht eingehaltener Frequenzabsprachen ist der schuldige Fahrer von der Veranstaltung zu disqualifizieren.
- 5.4 Bei Staatsmeisterschaften sind folgende Punkte unbedingt zu erfüllen:
 - 5.4.1 Während des offiziellen Trainings und des gesamten Rennens muß ein Kompressor vorhanden sein.
 - 5.4.2 Bei Beginn des offiziellen Trainings (12 Uhr am Tage vor dem Rennen) muß vom Veranstalter die Gruppeneinteilung 1 Stunde vor Trainingsbeginn mit den von den Fahrern verwendeten Quarzen ausgehängt sein.

6 GRUPPENEINTEILUNG

- 6.1 In jeder Vorlaufgruppe starten 10 oder 12 Fahrer.
- 6.2 Die Vorlaufgruppen sind vom Veranstalter in erster Linie nach der Qualifikation der Fahrer einzuteilen.
- 6.3 Weniger routinierte Fahrer sollen nicht mit erfahrenen Piloten in einer Gruppe starten, wobei die Reihung der Vorläufe von langsam (zuerst) bis schnell (zuletzt) einzuteilen ist. Langsamere Gruppe 1.
- 6.4 Fahrer desselben Klubs sollen nach Möglichkeit in verschiedene Gruppen eingeteilt werden.
- 6.5 Für Staatsmeisterschaftsläufe gilt:
In die letzten drei Gruppen sind die Fahrer entsprechend der vom ÖFMAV erstellten, letztgültigen Rangliste (Öfmav, STM) einzuteilen. Beim ersten Lauf ist der Endstand der letzten Saison ausschlaggebend. Bei Frequenzkollisionen hat der schlechter platzierte Fahrer seine Frequenz zu wechseln.
- 6.6 Für Nachnennungen müssen obige Punkte nicht berücksichtigt werden.
- 6.7 Die Gruppeneinteilung darf nur bei schwerwiegenden Problemen, die nicht anders gelöst werden können, geändert werden. Die davon betroffenen Fahrer sind sofort zu verständigen.

7 TECHNISCHE ABNAHME

- 7.1 Jeder Fahrer ist verpflichtet, sein Fahrzeug vor Beginn der Vorläufe einer technischen Abnahme zu unterziehen, die vom Veranstalter durchgeführt werden muß.

- 7.2 Es müssen 3 Startnummern so hoch wie möglich auf der Karosserie angebracht werden: je eine auf der Seite und eine an der Frontscheibe. Fahrer mit 3-stelligen Startnummern müssen nur 2 Stk. Anbringen. 40mm, Strichstärke min 5mm, Farbe Schwarz, Hintergrund um die Nummer muß weiß.
- 7.3 Das Chassis (Bodenplatte) ist bei der technischen Abnahme zu kennzeichnen. Will ein Fahrer sein Chassis tauschen, so muss er das gekennzeichnete bei der technischen Abnahme bis zu Veranstaltungsende hinterlegen. Das neue Chassis muss auch gekennzeichnet werden.
- 7.4 Die Möglichkeit zur technischen Abnahme soll schon am Samstag bestehen. Es muß aber bis kurz vor der Fahrerbesprechung eine technische Abnahme möglich sein. Alle Fahrer die am Samstag einen Vorlauf fahren wollen, müssen vorher zur technischen Inspektion.

8 STARTVORBEREITUNGEN UND STRECKENPOSTEN

- 8.1 Die Fahrer müssen die den Startpositionen entsprechenden Positionen am Turm einhalten, es herrscht absolutes Handyverbot!
- 8.2 Auf dem Fahrerpodest dürfen sich nur die Fahrer des jeweiligen Laufes und Offizielle aufhalten.
- 8.3 Zu jedem Lauf müssen die Fahrer und Streckenposten spätestens 3 Minuten vor dem Start namentlich über den Lautsprecher aufgerufen werden.
- 8.4 Jeder Fahrer hat in dem seinem Vorlauf nachfolgendem Vorlauf als Streckenposten zu wirken (wobei bei dieser Tätigkeit ebenso absolutes Handyverbot herrscht). Er kann dies persönlich tun oder einen Ersatz stellen. Diese Tätigkeit muß er auf dem mit seiner Startnummer gekennzeichneten Platz an der Strecke ausüben. Die Fahrer mit der Startnummer 9 – 12 in einer Vorlaufgruppe müssen sich an einem gekennzeichneten Platz in der Näher der Boxenstrasse bereit halten. Sollte ein Streckenposten ausfallen müssen diese Fahrer (in der Reihenfolge der Startnummern) einspringen. Die Streckenposten sind vor dem jeweiligen Finallauf über Lautsprecher namentlich aufzurufen. Während des Vorlaufes der ersten Gruppe wirken die Fahrer der letzten Gruppe als Streckenposten.
- 8.5 Bei den Finalläufen kommt je nach Starterzahl folgende Streckenpostenregelung zur Anwendung.

----- **85 – 104 Starter** -----

Finallauf:	Streckenposten:
1/64 Finale A	½ Finale A
1/64 Finale B	½ Finale B
1/32 Finale A	¼ Finale A
1/32 Finale B	¼ Finale B
1/16 Finale A	Nicht Aufsteiger 1/32 A
1/16 Finale B	Nicht Aufsteiger 1/32 B
1/8 Finale A	Nicht Aufsteiger 1/16 A
1/8 Finale B	Nicht Aufsteiger 1/16 B
¼ Finale A	Nicht Aufsteiger 1/8 A
¼ Finale B	Nicht Aufsteiger 1/8 B

½ Finale A	Nicht Aufsteiger ¼ A
½ Finale B	Nicht Aufsteiger ¼ B
Final	Nicht Aufsteiger ½ A+ B

-----73 – 84 Starter-----

Finallauf:	Streckenposten:
1/32 Finale A	½ Finale A
1/32 Finale B	½ Finale B
1/16 Finale A	¼ Finale A
1/16 Finale B	¼ Finale B
1/8 Finale A	Nicht Aufsteiger 1/16 A
1/8 Finale B	Nicht Aufsteiger 1/16 B
¼ Finale A	Nicht Aufsteiger 1/8 A
¼ Finale B	Nicht Aufsteiger 1/8 B
½ Finale A	Nicht Aufsteiger ¼ A
½ Finale B	Nicht Aufsteiger ¼ B
Final	Nicht Aufsteiger ½ A+ B

- 8.6 Der Streckenposten hat die Aufgabe, Fahrzeuge, die an der Fortsetzung des Rennens verhindert sind, so schnell wie möglich wieder auf der Strecke in Fahrtrichtung einzusetzen, um ihnen ein Fortsetzen des Rennens zu ermöglichen. Ist das Fahrzeug nicht mehr fahrtauglich, so hat er es so schnell wie möglich in die Boxenstrasse zu bringen. Er darf dabei die anderen Fahrzeuge nicht behindern. Kommt ein Streckenposten seinen Pflichten nicht nach, so kann das nach Punkt 18.22 (Nichtausübung des Streckenpostendienstes) oder nach Punkt 18.21 (unsportliches Verhalten) geahndet werden. Der Streckenposten muß mindestens 12 Jahre alt sein.
- 8.7 Sollte ein Fahrer seine Funktion als Streckenposten nicht ausüben oder hat er zum Zeitpunkt des Startes des Laufes seine Position noch nicht eingenommen, so wird ihm vom Rennleiter das Beste aller seiner Vorlaufergebnisse gestrichen, wenn der Vorfall bei den Vorläufen passiert. Geschieht der Vorfall bei einem Finallauf, so wird er mit 0 Runden an den letzten Platz seines Finallaufes gereiht. Wurde sein Finallauf noch nicht gestartet, so darf er in diesem Lauf nicht starten.
- 8.8 Jeder Streckenposten hat die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Warnwesten bei seiner Tätigkeit zu tragen.
- 8.9 Jeder Streckenposten hat bis zum Erscheinen des neuen Streckenposten auf seinem Platz zu bleiben, ausgenommen es erfolgt eine Rennunterbrechung. Er hat die Warnweste dem neuen Streckenposten zu übergeben.
- 8.10 Bei jedem STM-Lauf müssen 8 gekennzeichnete Streckenpostenplätze vorhanden sein. Es sind 8 Streckenposten auf der Rennstrecke entsprechend aufzuteilen, die Streckenposten 9 – 12 haben beim Training, bei den Vorläufen und beim Finale neben der Box als „Läufer“ zu wirken und die Fahrzeuge in die Box zu bringen. Sie haben die Streckenposten zu unterstützen, damit diese nicht so weit laufen müssen.

9 FREQUENZKONTROLLE, QUARZTAUSCH

- 9.1 Vor dem 1. Vorlauf jeder Gruppe und vor jedem Finallauf kann auf Entscheidung des Rennleiters eine Frequenzkontrolle durchgeführt werden. Dazu haben sich alle Fahrzeuge in der Boxengasse einzufinden. Die Motoren sind abzustellen und alle Sender und alle Empfänger der startenden Gruppe einzuschalten. Danach hat jeder Fahrer - beginnend mit der Startnummer 1 - einzeln alle Bedienungselemente an seinem Sender zu betätigen und es ist zu kontrollieren, ob dadurch irgendein anderes Fahrzeug beeinflusst wird. Ist dies der Fall, so muß durch entsprechenden Frequenzwechsel Abhilfe geschaffen und der Start verschoben werden. Werden Störungen durch einen offensichtlich schadhafte Sender verursacht, so ist der Start vorzunehmen und der, die Störungen verursachende, Fahrer so lange von der Teilnahme am Rennen auszuschließen, bis der Fehler an seiner Anlage behoben ist oder einen anderen Sender verwendet.
- 9.2 Dem Aufruf zur Frequenzkontrolle muß innerhalb von 3 Minuten Folge geleistet werden. Erscheint ein Fahrer innerhalb dieser Frist nicht mit seinem Fahrzeug zur Frequenzkontrolle, so muß er für diese Veranstaltung als nicht mehr startberechtigt erklärt werden.
- 9.3 Ohne Zustimmung des Rennleiters darf kein Frequenzwechsel vorgenommen werden.
- 9.4 Wenn ein Frequenzwechsel notwendig ist, muß dem Fahrer eine Frist von 10 Minuten (ab der Bekanntgabe) eingeräumt werden, um den Wechsel der Frequenz durchzuführen. Diese Frist ist auch dann zu gewähren, wenn der Frequenzwechsel durch einen Irrtum der Rennleitung notwendig geworden ist.
- 9.5 Fahrer, die einen Frequenzwechsel nicht durchführen wollen oder können (kein passender Quarz vorhanden), verlieren ihre Startberechtigung für den betreffenden Lauf und werden in diesem Lauf auf den letzten Platz gereiht.
- 9.6 Der Fahrer mit der höheren Startplatz muß bei Bedarf den Quarz wechseln.

10 START

10.1 Vorlauf-Start

10.1.1 Fliegender START

Die Strecke muß 3 Minuten vor dem Start freigegeben werden. Die Zeitpunkte 3 Minuten, 2 Minuten, 1 Minute, 30 Sekunden, 10 Sekunden und 5 Sekunden bis zum Start der Zeitnahme müssen angesagt werden. Ein stehen bleiben 30m vor der Zeitschleife vor dem Startsignal ist verboten und hat eine Drive Through Strafe zur Folge. Der Start der Zeitnahme wird mittels akustischem Signal angezeigt und jeder Fahrer löst seine Zeit beim ersten Überfahren der Start-/Ziellinie aus. Wenn ein Fahrer mit seinem Vorlauf fertig ist, so muss es ihm mitgeteilt werden und er darf noch eine Runde fertigfahren, ohne dabei die anderen Fahrzeuge zu behindern.

10.2 Start bei den Finalläufen:

10.2.1 Le Mans-Start:

Die Fahrzeuge werden an einer Fahrbahnseite aufgereiht. Der Schnellste aus den Vorläufen nimmt dabei den Startplatz Nr.1 ein, wobei dieser Startplatz die für den Start beste Position darstellen soll, der Zweitschnellste nimmt Position Nr.2 ein usw. Die Startplätze müssen 3-4 m auseinander liegen und

eindeutig markiert sein. Bei STM-Läufen muß es einen Startplatz 13, unverrückbar geben.

- 10.2.2 Das Herunterzählen erfolgt wie bei den Vorläufen bis "3 Sekunden". Bei "3 Sekunden" senkt der Starter die Flagge zu Boden und die Mechaniker müssen die Autos loslassen und seitlich hinter den Fahrbahnrand zurücktreten. Der Start muß dann maximal 5 Sekunden später durch ein akustischem Signal erfolgen.
- 10.2.3 Verläßt ein Auto mit den Vorderrädern den vorgesehenen Startplatz, so erhält der Fahrer eine drive trough Strafe. Läßt ein Mechaniker das Auto bei "3 Sekunden" nicht aus oder tritt er nicht hinter den Fahrbahnrand zurück, und behindert er dadurch ein anderes Fahrzeug, so erhält der Fahrer in jedem Fall eine drive trough Strafe. Diese Strafe bleibt auch aufrecht, wenn der Start wegen der, durch den Mechaniker verursachten, Behinderung wiederholt werden muß.
- 10.3 Für den Start gilt:
Nach dem Kommando "10 Sekunden" muss der zugeteilte Startplatz eingenommen werden. Der Mechaniker darf die Strecke nicht mehr betreten. Fahrzeuge, die zu spät zum Start erscheinen, müssen, nachdem die anderen Fahrzeuge die Boxenausfahrt passiert haben, aus der Boxenstraße nachgestartet werden. Es muss jedoch verhindert werden, dass durch das Nachstarten der Teilnehmer bereits von Beginn eine Runde verliert. Ab dem 10 Sekunden Kommando darf der Mechaniker mit dem Fahrzeug erst dann an die Box zurücklaufen, wenn der Start erfolgt ist. Der Rennleiterstellvertreter (Starter) muß Frühstarts an die Offiziellen der Zeitnahme und Rundenzählung melden.
- 10.4 Solange die Automodelle noch nicht zu den Startplätzen gerufen wurden (30 s), kann jeder Teilnehmer dieses Finales eine Startverzögerung von 10 Minuten für Fahrzeugreparaturen beantragen. Diese Verzögerung kann nur bei Viertelfinalen, Halbfinalen oder beim Finale und jeweils nur einem Fahrer pro Lauf genehmigt werden. Der Fahrer, der eine Startverzögerung beantragt, startet vom 13. Startplatz. Die Strecke ist gesperrt, wenn die Verzögerung aufgrund von Frequenzproblemen gewährt wurde. Die Strecke ist frei, wenn die Verzögerung für Fahrzeugreparaturen oder wegen anderer Probleme gewährt wurde.

11 SIGNALFLAGGEN

- 11.1 Als Startflagge wird die Nationalflagge (rot-weiß-rot) verwendet.
- 11.2 Zum Abwinken der Fahrzeuge nach Beendigung eines Finallaufes wird eine „Schachbrett-Flagge“ (schwarz-weiß kariert) verwendet. Sind alle Fahrzeuge fertig ist das über die Lautsprecheranlage durchzusagen.
- 11.3 Das bekanntgeben einer Stop-and-Go-Strafe, bzw. Drive-Trough-Strafe wird mittels der Sprechanlage durchgeführt. Es ist keine Fahne zu verwenden.
- 11.4 Jedes Fahrzeug, welches ein Sicherheitsrisiko darstellt wird mittels Lautsprecherdurchsage aus dem Lauf genommen. Dies bedeutet, daß das Fahrzeug sofort anhalten muß, oder - wenn dies ohne Gefährdung oder Behinderung der Konkurrenten möglich ist - noch bis zur Boxenstraße fahren darf. Nach einer angeordneten Reparatur des Fahrzeuges kann es dann mit Genehmigung eines Rennoffiziellen (Rennleiter, Starter oder Techn. Inspektor) wieder ins Rennen geschickt werden.

- 11.5 Während eines Laufes darf ein Fahrzeug nur dann zur Kontrolle oder zu einer angeordneten Reparatur aus dem Rennen genommen werden, wenn es gravierende Mängel aufweist, wie z.B.: - defekter Auspuff oder - defekte Fernsteuerungsanlage. Nicht jedoch darf dies aber wegen eines verlorenen Spoilers oder einer beschädigten Karosserie erfolgen, sofern die Startnummern noch vorhanden sind.
- 11.6 Beachtet ein Fahrer die Durchsagen 2 Runden lang nicht, so wird er für den gesamten Lauf disqualifiziert.

12 RENNABLAUF

- 12.1 Kommt ein Fahrzeug von der Bahn ab, so ist es an jener Stelle in die Bahn zurückzustellen, wo es die Bahn verlassen hat.
- 12.2 Ein während des Rennens stehengebliebenes Fahrzeug darf nur von der Boxenstraße aus wieder ins Rennen gebracht werden.
- 12.3 Ein auf der Bahn fahrendes Fahrzeug hat gegenüber einem Fahrzeug, das nach einem Boxenstop wieder ins Rennen gebracht oder vom Streckenposten eingesetzt wurde, Vorrang.
- 12.4 Reparaturen auf der Bahn sind nicht gestattet. Das Fahrzeug muß vom Streckenposten in die Boxenstrasse gebracht werden. Keinesfalls ist es dem Mechaniker, oder einer anderen Person erlaubt, die Bahn zu betreten, um das Fahrzeug selbst zu holen oder dem Streckenposten entgegenzulaufen.
- 12.5 Das Fahrzeug darf nur auf der Mechanikerfläche aufgetankt werden. Das Auto muß zum Auftanken unbedingt aus der Fahrspur der Boxengasse gehoben werden um andere nicht zu behindern.
- 12.6 Die Boxenstraße ist immer frei zu halten. Die Mechaniker dürfen nur zum Herausheben des Automodelles kurzzeitig die Boxenstraße betreten.
- 12.7 Es dürfen sich pro Starter maximal zwei Mechaniker auf der Mechanikerfläche aufhalten.
- 12.8 Ein liegengebliebenes Fahrzeug (Motor abgestorben) darf nur bis zum Zeitpunkt des Abwinkens des ersten Fahrzeuges, welches nach Ablauf der regulären Renndauer die Ziellinie passiert hat, nachgestartet werden. Es muß also bis zu diesem Zeitpunkt die Boxenstraße bereits wieder verlassen haben. Wird ein Fahrzeug dennoch nachgestartet, so zählt dessen letzte Runde nicht.
- 12.9 Vorsätzliches Kurvenschneiden ist verboten.
- 12.10 Sofort nach Beendigung seines Laufes hat der Fahrer seinen Sender abgeschaltet in der Senderdeponie abzugeben.
- 12.11 Bei Staatsmeisterschaftsläufen müssen alle Fahrzeuge nach Ende des ersten Halbfinals im Parc Ferme bleiben. Erst wenn das zweite Halbfinale beendet ist werden die Fahrzeuge aus dem Parc Ferme ausgegeben. Dies gewährleistet die gleiche Vorbereitungszeit vor den Finale.
- 12.12 Bei Staatsmeisterschaften muß es ein Parc fermé geben. Am Ende des Finales haben sich alle in diesem Finale gestarteten Fahrzeuge unverzüglich nach dem abstellen der Motoren in der Boxengasse in einem "Park fermé" (eine abgegrenzte Fläche) einzufinden, um nachträgliche Modifikationen an einem Fahrzeug auszuschließen, bis die Protestfrist von 10 Minuten für diesen Lauf abgelaufen ist, in dieser Zeit können von der Rennleitung auch noch techn. Kontrollen durchgeführt werden.

- 12.13 Die Siegerehrung nach dem Rennen muß an Ort und Stelle durchgeführt werden. An die drei Bestplatzierten sind Pokale zu vergeben.
- 12.14 Das Rennergebnis muss bis spätestens 2 Tage nach dem Rennen in elektronischer Form an den Sektionsobmann oder dem Schriftführer gesandt werden. Es muß die gesamt Vor- und das letzte Finallaufergebnis jedes einzelnen Fahrers enthalten sein.
- 12.15 Bis zum Start der Vorläufe ist vom Veranstalter ein Zeitplan auszuhängen, auf die Startzeit der Läufe sowie die Renndauer ersichtlich sind. Da es beim Rennverlauf zu Verzögerungen kommen kann ist die angegebene Startzeit nur ein Richtwert.
- 12.16 Um den Fahrer in die Box zum Tanken zu holen, ist es dem Mechaniker untersagt, Trillerpfeifen oder ähnliche akustische Mittel zu verwenden.

13 RUNDENZÄHLUNG UND ZEITNAHME

- 13.1 Der Veranstalter ist verpflichtet, die Rundenzählung und Zeitnahme durch mind. 2 Offizielle durchführen zu lassen die namentlich in der Ausschreibung erwähnt sein müssen und mind. einer muß immer am PC mit Sicht auf die Start und Ziellinie aufhalten (Nur für STM)
- 13.2 Es sind alle Fahrzeuge durch die Rundenzählung zu kontrollieren und zu erfassen, egal ob manuell oder automatisch.
- 13.3 Für Staatsmeisterschaftsläufe ist eine automatische, vom ÖFMAV zugelassene Rundenzählanlage einzusetzen.
- 13.4 Fällt die Funktion eines Transponders während eines Finallaufes aus, so ist auch dieses Auto händisch zu zählen. Ein Protest gegen dieses Resultat ist aber nicht möglich. Jeder Fahrer ist für die Funktion seines Transponders selbst verantwortlich.
- 13.5 Bei Totalausfall der Automatik kann der Lauf vom Rennleiter abgebrochen werden.
- 13.6 Das Laufergebnis ist unmittelbar nach jedem Lauf an der Anschlagtafel auszuhängen.
- 13.7 Das aktuelle Ergebnis muss mindestens in der Boxengasse und dem Rennleiter angezeigt werden (durch 2 Monitore o.ä.).
- 13.8 Sollt ein Fahrer eine oder mehrere Runden nicht gezählt worden sein so hat der Fahrer 10 Minuten nach Aushang des Ergenisses Zeit dies dem Rennleiter mitzuteilen. Es muss eine plausible Erklärung (z.B. doppelte Rundenzeit) vorliegen um das Ergebnis zu korrigieren. Übere eine Endgültige Korrektur des Laufes haben die 2 Rennleitner+ Komissäre zu entscheiden. Gibt es während des Laufes schon unklarheiten ist dies bei der Zwischenstandsdurchsage zu erwähnen.

14 LAUF- UND RENNUNTERBRECHUNGEN

- 14.1 Der Rennleiter entscheidet, ob ein Lauf abgebrochen wird.

- 14.2 Muß aus zwingenden Gründen (starker Regen, Unfall, defekte Zeitnahme, etc.), für die der Veranstalter keine Schuld trägt, das Rennen für mehr als 60 Minuten unterbrochen werden, so entscheidet die Jury, ob das Rennen fortzusetzen oder abubrechen ist. Die Entscheidung darüber darf nicht später als 60 Minuten nach Beginn der Unterbrechung gefällt werden. Diese Entscheidung muß in den Rennresultaten vermerkt werden.
- 14.3 Bei einer Rennunterbrechung entscheidet die Jury welche Läufe gewertet bzw. wiederholt werden.
- 14.4 Muß ein Vorlauf abgebrochen werden, so wird dieser wiederholt.
- 14.5 Gibt es eine Unterbrechung während eines Finallaufes, so ist folgendermaßen vorzugehen:
 - 14.5.1 Wiederholung des Laufes, wenn die Unterbrechung innerhalb folgender Laufdauer erfolgt (ausgenommen Punkt 16.5 tritt in Kraft):
 - 1/8-Finale: innerhalb der ersten 8 Minuten
 - 1/4-Finale: innerhalb der ersten 8 Minuten
 - 1/2-Finale: innerhalb der ersten 10 Minuten
 - Finale: innerhalb der ersten 10 Minuten
 - 14.5.2 Volle Wertung des Laufes nach folgender Laufdauer zum Zeitpunkt der Unterbrechung (ausgenommen Punkt 16.5 tritt in Kraft):
 - 1/8-Finale nach 8 Minuten
 - 1/4-Finale: nach 8 Minuten
 - 1/2-Finale: nach 14 Minuten
 - Finale: nach 20 Minuten
 - 14.5.3 Austragung des Laufes in 2 Teilen unter folgender Bedingung (ausgenommen Punkt 16.5 tritt in Kraft):

Die Unterbrechung erfolgt beim 1/2-Finale: zwischen vollendeter 10. und 14. Minute
Finale: zwischen vollendeter 10. und 20. Minute. In diesem Falle ist der Stand des Rennens zum Zeitpunkt der Unterbrechung festzuhalten (gefährte Runden, sowie Durchgangszeit) und für die verbleibende Laufzeit ist nach der Unterbrechung ein neuer Start vorzunehmen. Die Resultate des 1. und 2. Laufes werden addiert, um das endgültige Resultat zu ermitteln. Für das 1/8- und 1/4-Finale ist keine Austragung in 2 Teilen vorgesehen. Es werden das 1/8- und 1/4-Finale entweder komplett neu ausgetragen oder sie werden nach absolvierten 8 Minuten Laufdauer voll gewertet.
- 14.6 Können die Resultate nicht rekonstruiert werden, so wird der Lauf wiederholt.
- 14.7 Den Zeitpunkt der Unterbrechung zeigt ein Rennoffizieller mit der schwarzen Flagge. Die Autos haben dann die Ziellinie zu passieren und in sicherem Abstand auf dem Kurs zu warten, bis das letzte Auto die Ziellinie überquert hat. Danach haben alle Autos zu ihren Startpositionen weiterzufahren und dort stehenzubleiben. Die Autos dürfen von den Mechanikern nur zum Abstellen des Motors und zum Ausschalten der Fernsteuerungsanlage berührt werden. Es dürfen keinerlei Reparaturen oder Reifenwechsel durchgeführt werden. Die Nichtbefolgung dieser Vorgangsweise führt zur sofortigen Disqualifikation von der Veranstaltung. Zum Neustart dürfen die Autos nur aufgetankt und der Motor gestartet werden. Der Neustart erfolgt nach der regulären Startprozedur.

15 VORGANGSWEISE BEI REGEN

- 15.1 Über eine Laufunterbrechung entscheidet der Rennleiter.
- 15.2 Über den Abbruch des gesamten Rennens entscheidet die Jury.

- 15.3 Wertung bei Regenabbruch oder Rennunterbrechung:
- 15.3.1 Bei Regenabbruch oder Rennunterbrechung entscheidet die Jury, welche bisher gefahrenen Läufe gewertet bzw. wiederholt werden. Muß das Rennen während der Vorläufe abgebrochen werden, so wird das Rennen nicht gewertet.
 - 15.3.2 Muß das Rennen während der Finalläufe abgebrochen werden, so sind die bereits vollständig regulär abgeschlossenen Finallaufdurchgänge (jeweils A- und B-Lauf) zur Wertung heranzuziehen. Die restlichen Fahrer (es handelt sich dabei um die vorderen Plätze) werden entsprechend der Vorlaufreihung gereiht.
 - 15.3.3 Wird das Rennen während oder vor dem Finale abgebrochen, so gilt:
Abbruch nach 20 oder mehr Minuten: Das Finale wird gemäß dem Stand zum Zeitpunkt des Rennabbruches gewertet. Abbruch noch vor Erreichen von 20 Minuten Laufdauer, bzw. Abbruch vor Start des Finales: So sind die bereits vollständig regulär abgeschlossenen Finallaufdurchgänge (jeweils A- und B-Lauf) zur Wertung heranzuziehen
- 15.4 Bei einem Staatsmeisterschaftslauf müssen mindestens 2 Trainingsdurchgänge in Vorlaufgruppeneinteilung bei gleichbleibenden Bedingungen durchgeführt werden.
- 15.5 Wird ein STM-Lauf bereits am Samstag abgesagt, so sind für jeden Fahrer € 8,- Schlechtwetternenngeld zu entrichten, auch wenn der Veranstalter den Ersatztermin in Anspruch nehmen kann.
- 15.6 Gewertet wird nach Runden und Zeit (präzise: nach "Überzeit"): Danach hat jedes Auto bis zum Überqueren der Ziellinie weiterzufahren und sodann in die Boxenstraße zurückzukehren. Die Zeit, die ein Fahrzeug vom Ende der regulären Laufzeit bis zum Passieren der Ziellinie benötigt, ist die sogenannte "Überzeit" und diese ist für die Wertung maßgeblich. Gewertet wird also nach maximaler Rundenzahl und minimaler Überzeit. Bei Fahrern mit der gleichen erreichten Rundenzahl ist der besser platziert, der die kleinere Überzeit gefahren ist. Gewertet werden nur Fahrer, die mindestens eine Runde gefahren sind.
- 15.7 Runden, die ein Modell nicht aus eigener Kraft zurücklegt, werden nicht gewertet. Kein Fahrzeug darf über die Ziellinie geschoben werden (eine Runde Abzug).

15.8 Zeitsystem

- 15.8.1 Bei den Vorläufen wird das beste Vorlaufergebnis jedes Fahrers zur Wertung herangezogen.
- 15.8.2 Bei Runden- und Zeitgleichheit des jeweils besten Vorlaufergebnisses zweier Teilnehmer ist für deren Platzierung ausschlaggebend, welcher Teilnehmer dieses Ergebnis früher erzielt hat. Haben beide Teilnehmer ihr bestes (zeit- und rundengleiches) Resultat im gleichen Vorlauf erreicht, so ist ihr zweitbestes Resultat heranzuziehen. Ist dieses Resultat ebenfalls gleich, so ist ausschlaggebend, wer sein zweitbestes Resultat früher erreicht hat. Sind die zweitbesten Ergebnisse nicht nur gleich, sondern wurden sie darüber hinaus auch im gleichen Vorlauf erzielt, so sind beide Fahrer "ex aequo" auf den gleichen Rang zu setzen. Geht es um die Einteilung in einen Finallauf (1/8-, 1/4-, 1/2-Finale), so entscheidet das Los, welcher Fahrer im A- und im B-Lauf dieses Finallaufes startet. Geht es um das Erreichen des nächsthöheren

Finallaufes (z.B. 1/4- statt 1/8-Finale), so müssen diese 2 Fahrer ein Stechen über 3 Minuten bestreiten.

- 15.9 Staatsmeisterschaftsläufe werden nach dem Punktesystem gewertet.
- 15.9.1 Es werden 3-4 Vorläufe gefahren, wobei die 2 Besten gewertet werden.
- 15.9.2 Bei Punktegleichheit bei der Vorlaufgesamtwertung gilt das drittbeste Resultat der Vorlaufdurchgänge. Sollte hier wieder eine Gleichheit vorliegen zählt das vierte Ergebnis der Vorlaufdurchgänge..
- 15.9.3 Bei den Vorläufen erfolgt die Wertung mit dem Vorlaufpunktesystem (200, 198, 197, 196). Jeder Vorlaufdurchgang wird mit dem Punktesystem gewertet wobei hier jeweils für den 1. Platz 200 Punkte, den 2.Platz 198 Punkte je Lauf vergeben werden und für jeden Platz dahinter ein Punkt weniger gewertet wird.
- 15.10 Wenn bei einer Meisterschaftsgesamtwertung 2 Fahrer die selbe Platzierung haben, so ist der voranzureihen, der das bessere Ergebnis früher erreicht hat.
- 15.11 Staatsmeisterschaftsgesamtwertung:
Jeder Fahrer erhält für sein Rennergebnis Punkte nach der ÖFMAV-Punktliste. Die Rennergebnisse sind während der STM für die Vorlaufgruppeneinteilung maßgeblich. Für die Gesamtwertung der STM zählt die Summe der Punkte für die gewerteten Rennergebnissen.
- 15.12

16 AUSTRAGUNGSMODUS

- 16.1 Bei Staatsmeisterschaftsläufen sollen pro Gruppe 4 Vorläufe a 5 Minuten gefahren (ausgenommen Punkt 16.5 tritt in Kraft). Grundsätzlich sollten 12 Fahrer pro Lauf am Start sein. Eventuell auch in den letzten Finalen (um allen ein Finale zu ermöglichen)
- 16.2 Bei den Finalläufen werden die besseren Fahrer in die A-Finale eingeteilt. Begonnen wird mit dem B-Finale danach erfolgt das entsprechende A-Finale.
- 16.3 Bei den Vorlaufdurchgängen an beiden Tagen erfolgt der Start der Vorlaufgruppen in gestürzter Reihenfolge. Die Gruppen werden gestürzt numeriert.
- 16.4 Für die Staatsmeisterschaft müssen vom Veranstalter, abhängig von der Anzahl der Starter, folgende Zeitpläne, verwendet werden. Ausgenommen Punkt 16.5 tritt in Kraft.

MÖGLICHER ZEITABLAUF

- Samstag:: Ab 12.00 Training (4 Trainingsläufe 5-10 min je Starterzahl)
- Sonntag: 3-4 Vorläufe a. 5min
Ab 11.00 Uhr Finalläufe
Ab 17.00 Siegerehrung

- 16.5 Bei driftigen Gründen kann die Renndauer verkürzt werden. Es müssen unbedingt 2 Trainingsläufe zu 5 Minuten, 3 Vorläufe mit min 2 Wertungen zu 5 Minuten gefahren werden. Die Finalläufe müssen bis zum $\frac{1}{4}$ 10 Minuten, die $\frac{1}{2}$ -Finale 13 min und die Finalläufe 20 Minuten gefahren werden. Über eine Laufdauer Verkürzung hat die Jury zu entscheiden.
- 16.6 Vor einem STM Lauf darf auf der jeweiligen Strecke 4 Wochen vorher kein Rennen stattfinden.

17 SANKTIONEN

- 17.1 Für Verstöße gegen das Reglement oder die sportliche Fairneß können gegen einen Fahrer folgende Strafen ausgesprochen werden:
- Verwarnung
 - Short-Stop-and-Go-Strafen
 - Stop-and-Go-Strafen
 - Drive-Trough-Strafe
 - Rundenstrafen
 - Disqualifikation für einen Lauf
 - Disqualifikation für die gesamte Veranstaltung
- 17.2 Short-Stop-and-Go-Strafen
Das betreffende Fahrzeug wird mittels akustischer Durchsage zum Anhalten an einer dafür vorgesehenen Stelle veranlaßt. Das Fahrzeug muß anhalten und darf dann weiterfahren.
- 17.3 Stop-and-Go-Strafen
Das betreffende Fahrzeug wird mittels akustischer Durchsage zum Anhalten an einer dafür vorgesehenen Stelle veranlaßt. Das Fahrzeug muß dort bis zur Freigabe durch den Starter anhalten und darf nur vom Starter berührt werden. Die Strafzeit beträgt ca. 10 Sekunden. Das Auto darf erst nach der Freigabe nachgestartet werden.
- 17.4 Drive-Trough-Strafe
Das Betreffende Fahrzeug muß nach Aufforderung des Rennleiters, ohne das ein Mechaniker das Fahrzeug berühren darf, langsam durch die Boxenstraße fahren und darf danach das Rennen fortsetzen, jedoch ohne ein anderes Fahrzeug oder einen Boxenarbeiter (Mechaniker) zu gefährden.
- 17.5 Alle während einer Veranstaltung ausgesprochenen Strafen müssen mit Angabe des Strafgrundes sofort nach jedem Lauf an der offiziellen Anschlagtafel schriftlich bekanntgegeben werden (Name, Grund, Strafe).
- 17.6 Wird ein repariertes Fahrzeug nicht von der Boxenstraße aus wieder ins Rennen gebracht: 1 Runde Abzug
- 17.7 Wird ein repariertes oder aufgetanktes Fahrzeug wieder ins Rennen gebracht und der Vorrang eines auf der Strecke fahrenden Fahrzeuges mißachtet, wodurch dieses Fahrzeug stark behindert wird, auch speziell in der Boxengasse. Das Fahrende Auto hat Vorrang gegenüber dem Einzusetzenden!!
Boxendurchfahrtsstrafe

- 17.8 Wird ein Fahrzeug auf der Strecke repariert: Drive Trough Strafe
- 17.9 Wird ein Auto in der Boxenstraße nicht hinter der Barriere aufgetankt oder wird es auf der Strecke aufgetankt: Drive Trough Strafe
- 17.10 Lläuft ein Mechaniker während des Laufes auf die Strecke hinaus: 2 Runden Abzug
- 17.11 Wird ein liegengebliebenes Auto nachgestartet, d.h. verläßt es die Boxenstraße erst nachdem bereits das erste Auto nach dem Ende der regulären Laufzeit die Ziellinie passiert hat und abgewunken wurde: 1 Runde Abzug
- 17.12 Bei vorsätzlichem Kurvenschneiden (Abkürzungen): Aussprechen einer Verwarnung, Short-Stop-and-Go oder Stop-and-Go-Strafe sowie Drive-Trough-Strafe: Im Wiederholungsfalle: 1 Runde Abzug
- 17.13 Behindert ein Fahrer durch offensichtlich unfaire Fahrweise seine Konkurrenten: Aussprechen einer Verwarnung, Short-Stop-and-Go oder Stop-and-Go-Strafe sowie Drive Through, ändert er auch nach der Verwarnung seinen Fahrstil nicht deutlich erkennbar: Akustische Durchsage und Disqualifikation für diesen Lauf
- 17.14 Wechselt ein Fahrer seine Frequenz, ohne sich bei der Rennleitung dafür die Genehmigung eingeholt zu haben und verursacht er dadurch Störungen oder sogar die Beschädigung anderer Fahrzeuge (dies gilt auch für das offizielle Training): Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 17.15 Wird bei einer Prüfung des Fahrzeuges nach einem Lauf festgestellt, daß es nicht den technischen Spezifikationen entspricht: Disqualifikation für diesen Lauf. (Ausnahme: bei offensichtlich in diesem Lauf entstandenen Deformation am Fahrzeug)
- 17.16 Hat ein Fahrer aus eigener Schuld falsche oder unleserliche Startnummern angebracht: Disqualifikation für diesen Lauf
- 17.17 Lläßt der Mechaniker bei "3 Sekunden" das Fahrzeug nicht los und tritt er nicht hinter die Mechanikerlinie zurück (oder bei Finalläufen an den Fahrbahnrand): Drive Trough Strafe
- 17.18 Werden bei einer Rennunterbrechung am Fahrzeug unerlaubte Reparaturen durchgeführt: Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 17.19 Mißachten der akustischen Durchsage für die Dauer von 2 Runden: Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 17.20 Bei Tötlichkeiten eines Fahrers gegen einen anderen Fahrer oder Rennoffizielle: Disqualifikation für das gesamte Rennen (dem Veranstalter und dem ÖFMAV bleiben ein Platzverweis und weitere Schritte vorbehalten)
- 17.21 Unsportliches oder den Sport herabwürdigendes Verhalten kann vom Rennleiter oder dem ÖFMAV geahndet werden.
- 17.22 Kommt ein Fahrer bei seiner Pflicht als Streckenposten zu wirken nicht nach (und stellt keinen Ersatz): **a)** Bei den Vorläufen: Streichung seines besten Vorlaufresultates **b)** Bei den Finalläufen: Der Fahrer wird mit 0 Runden an den letzten Platz seines Finallaufes gereiht. Wurde sein Finallauf noch nicht gestartet, so darf er in diesem Lauf nicht starten.
- 17.23 Verläßt ein Fahrer die Veranstaltung, ohne sich beim Rennleiter abgemeldet zu haben, sodaß er bei den von ihm noch zu fahrenden Läufen als Streckenposten fehlt, so kann er vom Rennleiter für das gesamte Rennen disqualifiziert werden.

- 17.24 Reglement-Verstöße, die unmittelbar vor oder während eines Laufes begangen werden, und die vom Rennleiter mit Sanktionen geahndet werden, sind sofort, spätestens jedoch am Ende dieses Laufes zu verlautbaren und anschließend auf der Anschlagtafel zu vermerken. (Typisches Beispiel: Nichtausüben eines Streckenpostens oder Erscheinen als Streckenposten erst nach erfolgtem Start!)
- 17.25 Wird ein Fahrer für einen Lauf disqualifiziert, so wird er in diesem Lauf mit 0 Runden an letzter Stelle gewertet.
- 17.26 Wird ein Fahrer für das gesamte Rennen disqualifiziert, so wird er aus der Wertung genommen.
- 17.27 Grundsätzlich gilt, dass die ausgesprochene Strafe für das gesamte Rennen bleibt d.h. wenn im Vorlauf die 1. Verwarnung ausgesprochen wird gibt es im nächsten keine Verwarnung sondern eine vom Rennleiter laut Reglement härtere Strafe, wie z.B. Stop-and-Go oder ähnliches.
- 17.28 Verwendet ein Fahrer nicht die in der Nennung angegebenen Frequenz, so wird ihm die beste Vorlaufplatzierung gestrichen.

18 TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

18.1 Karosserien

Die Karosserien sollen Trucks bzw. Pick-Up-Fahrzeugen entsprechen. Ausschnitte sind nur für folgende Funktionen erlaubt: Zylinderkopf, Tank, Antenne, Motoreinstellung, Schalter. Die Ausschnittgröße ist auf ein Minimum zu beschränken. Ist keine dieser Öffnungen in der Frontscheibe, darf ein Drittel der Frontscheibe entfernt werden.

18.2 Motor / Getriebe

Zugelassen sind 2-Takt-Motoren bis 15 ccm. Schalldämpfer bzw. Resonanzrohre sind zu verwenden. Schaltgetriebe sind nicht zulässig.

18.3 Tank

Der Tankinhalt einschließlich Tankstutzen und Anschlussschläuchen darf maximal 150cm³ betragen. Lose Teile im Tank, welche nicht der Kraftstoffabsaugung dienen, sind nicht erlaubt. Wird das Tankvolumen nach dem Lauf für zu groß befunden, wird er zusammen mit dem gesamten Kraftstoffleitungssystem ausgebaut und 15min zur Abkühlung zur Seite gestellt. Danach wird nochmals gemessen, Dies ist jedoch nur erforderlich, wenn die Außentemperaturen über 20°C liegen.

18.4 Bremse

Erlaubt ist eine Bremse pro Achse, eine Einzelradbremse ist verboten.

18.5 Reifen

An den Reifen sind alle Hilfsmittel, die nicht aus Gummi sind (Spikes, Ketten, u.ä.), verboten. Die Reifen müssen mindestens 57 mm breit sein und einen Durchmesser von 120 mm haben.

18.6 Flügel, Spoiler

Erlaubt ist ein Flügel.

18.8 Es dürfen nur EFRA homologierte (laut Liste) Auspuffsysteme verwendet werden.
Die EFRA Nummer muß ersichtlich sein.

EFRA 9901	Novarossi	EFRA3008	GRP	
EFRA2015	NovaRossi	EFRA3009	GRP	
EFRA2032	Radiosistemi	EFRA3011	BP	
EFRA2033	Picco / Mega	EFRA3012	Mielke	
EFRA2036	Max Power	EFRA3013	SPM	
EFRA2037	ATS	EFRA3016	Hongnor	
EFRA2040	AxeRossi	EFRA3017	Radio Sistemi	
EFRA2041	Mielke	EFRA3018	Radio Sistemi	
EFRA2042	OS Engines	EFRA3019	Radio Sistemi	
EFRA2043	OS Engines	EFRA3020	Schepis	
EFRA2045	R&B	EFRA3021	Di Monaco	
EFRA2046	Picco	EFRA3023	VP Racing	
EFRA2047	Hong Nor	EFRA3024	Max	
EFRA2048	Radiosistemi	EFRA3025	OS	
EFRA2050	Axe Rossi	EFRA3026	OS	
EFRA2051	R&R Non Solo Racing	EFRA3027	OS	
EFRA2052	NovaRossi	EFRA3028	OS	
EFRA2053	GRP Gandini	EFRA3029	Team Orion	
EFRA2054	GRP Gandini	EFRA3030	Team Orion	
EFRA2055	GRP Gandini	EFRA3031	Picco	
EFRA2060	Shengine	EFRA3032	Picco	
EFRA2061	Mielke	EFRA3033	SH/Golden Lion	
EFRA2062	Hongnor	EFRA3034	RCE	
EFRA2063	LRP	EFRA3035	RCE	
EFRA2064	DI Monaco Model	EFRA3036	JP	
EFRA2065	Orion	EFRA3037	LRP 36220	
EFRA2066	Orion	EFRA3038	LRP 36230	
EFRA3001	R&B	EFRA3039	LRP 36240	
EFRA3002	R&B	EFRA3043	OEM-EFRA3025	OS
EFRA3003	R&B	EFRA3044	OEM-EFRA3026	OS
EFRA3004	NovaRossi	EFRA3045	OEM-EFRA3027	OS
EFRA3005	NovaRossi	EFRA3046	OEM-EFRA3028	OS

EFRA 3007 NovaRossi

19 PUNKTESCHEMA FÜR STM & ÖFMAV-RENNEN

Platz	Punkte	Platz	Punkte
1.....	300	55.....	69
2.....	280	56.....	68
3.....	260	57.....	67
4.....	240	58.....	66
5.....	220	59.....	65
6.....	210	60.....	64
7.....	200	61.....	63
8.....	190	62.....	62
9.....	180	63.....	61
10.....	170	64.....	60
11.....	165	65.....	59
12.....	160	66.....	58
13.....	155	67.....	57
14.....	150	68.....	56
15.....	145	69.....	55
16.....	140	70.....	54
17.....	135	71.....	53
18.....	130	72.....	52
19.....	125	73.....	51
20.....	120	74.....	50
21.....	115	75.....	49
22.....	110	76.....	48
23.....	105	77.....	47
24.....	100	78.....	46
25.....	99	79.....	45
26.....	98	80.....	44
27.....	97	81.....	43
28.....	96	82.....	42
29.....	95	83.....	41
30.....	94	84.....	40
31.....	93	85.....	39
32.....	92	86.....	38
33.....	91	87.....	37
34.....	90	88.....	36
35.....	89	89.....	35
36.....	88	90.....	34
37.....	87	91.....	33
38.....	86	92.....	32
39.....	85	93.....	31
40.....	84	94.....	30
41.....	83	95.....	29
42.....	83	96.....	28
43.....	81	97.....	27
44.....	80	98.....	26
45.....	79	99.....	25

46.....	78	100.....	24
47.....	77	101.....	23
48.....	76	102.....	22
49.....	75	103.....	21
50.....	74	104.....	20
51.....	73	105.....	19
52.....	72	106.....	18
53.....	71	107.....	17
54.....	70	108.....	16
.....		109.....	15
.....		110.....	5

Jeder Fahrer über 110 bekommt 5 Punkte

21.ANHANG

- 21.1. Der Truggy GP 1:8 Off-Road-Verbrenner wird in 2 Läufen ohne einem Streichresultat ausgetragen.
- 21.2. Das Nenngeld bei Staatsmeisterschaftsläufen beträgt **€ 20,-und € 10,-**für Jugendliche. Bei ÖFMAV-GPs **€ 15,-**und Jugendliche **€ 10,-**.
- 21.3. Bei einem Staatsmeisterschaftslauf sind pro Starter **€ 10,-**(Jugendliche € 0,-), bei einem ÖFMAV-GP **€ 2,-**(Jugendliche € 0,-) an den ÖFMAV abzuführen.
- 21.4. Eine **Rundenzählanlage** kann beim Sektionsobmann ausgeliehen werden. Die Miete beträgt **€ 35,-**.
- 21.5. Bei den Staatsmeisterschaftsgesamtwertungen hat der beste Jugendlichen einen Pokal zu erhalten und trägt den Titel „Jugendstaatsmeister“. Jugendlicher ist, wer am 1.1. des Kalenderjahres das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.
- 21.6. Wanderpokal: Die Punkte der drei bestplatzierten Fahrer jedes Vereines werden addiert. Der Verein mit den meisten Punkten erhält den Wanderpokal. Wenn ein Verein den Wanderpokal dreimal gewonnen hat, darf er ihn behalten. Bei einem neuen Wanderpokal beginnt die Wertung auch wieder neu.
- 21.7. Für die ÖFMAV-GP Wertung zählen die besten 4 Rennergebnisse.
- 21.8. Eine Fahrerlizenz für Off-Road-Verbrenner kostet 22 € und kann beim Sektionsobmann (Kassier) bis zum 31.März wieder beantragt werden, zu einem späteren Termin ist zusätzlich eine Aufwandsentschädigung von 5 € zu bezahlen (Ausgenommen Neumitglieder).
- 21.9. Öfmav Rennkommissare: Gerhard Steinbock
- 21.10. Ab der Saison 2006 werden zwei Offizielle (Funktionäre) pro STM-Lauf vom ÖFMAV eingesetzt und erhalten Euro 200 Spesenersatz. . Die Fahrtspesen ersetzt der Öfmav, für Kost und Logie hat der veranstaltende Verein aufzukommen. Verantwortliche Regional: (diese Rennen sind ÖFMAV-sanktioniert) Ost-Cup: Ing. Harald Flicker, Thermenland-Trophy: Thomas Schadler, Alpen-Cup: Engelbert Brunner, Oberösterreich Cup:Gerhard Steinbock.

21.11. Möglicher Rennablauf für CUP-Läufe:

Nach den ½ Finalläufen werden C, B und A Finale gefahren.

Einteilung:

im Finale C (20 min.) fahren vom 1/4 Finale jeweils die Plätze 4 – 8 ,
im Finale B (25 min.) fahren vom 1/2 Finale jeweils die Plätze 6 - 10 ,
im Finale A (30 min.) fahren vom 1/2 Finale jeweils die Plätze 1 - 5 .