



Rennreglement 2019

Sektion VB

Verbrenner Buggy 1:8 Offroad

Verbrenner Truggy 1:8 Offroad

Version 1.0 vom 03.02.2019

Erstellt von der Arbeitsgruppe VB

Inhaltsverzeichnis

Punkt	Seite
1 Grundsätzliche Dinge	03
2 Austragungsmodus Österreichische Meisterschaft (OM)	03
3 Anforderungen an das Renngelände und die Rennstrecke	05
4 Ausschreibung	06
5 Nennung	07
6 Rennleitung und Jury	07
7 Rennablauf und Wertung von Rennen	08
8 Lauf- und Rennunterbrechung, Laufzeitverkürzung, Rennabbruch	10
9 Technische Abnahme	11
10 Streckenposten	11
11 Startablauf	12
12 Allgemeines zum Rennablauf	13
13 Sanktionen und Strafen	16
14 Von der Sektion VB unterstützte Rennserien	18
15 Sektionsvorstand VB	18
16 Technische Spezifikationen Verbrenner Buggy 1:8	19
17 Technische Spezifikationen Verbrenner Truggy 1:8	21

1 GRUNDSÄTZLICHE DINGE:

- 1.1 Es gelten alle Punkte des Allgemeine Rennreglements und der Geschäftsordnung in der aktuellen Fassung, auch wenn diese Punkte hier nicht zusätzlich angeführt sind.
- 1.2 Im Sinne einer besseren Lesbarkeit der Texte wurde die männliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern gewählt. Dies impliziert keinesfalls eine Benachteiligung des anderen Geschlechts. Frauen mögen sich von den Inhalten gleichermaßen angesprochen fühlen.
- 1.3 Mit Abgabe der Nennung gemäß der Ausschreibung nimmt der Teilnehmer an der Rennveranstaltung zur Kenntnis, dass seine personenbezogenen Daten (Vorname, Nachname, zugehöriger Verein, Klasse, Transpondernummer, Alter) innerhalb der Rennveranstaltung bzw. der aktuellen Meisterschaft, aus berechtigtem Interesse im Sinne der DSGVO elektronisch verarbeitet und gespeichert werden. Weiter erklärt sich der Fahrer damit einverstanden, dass während der Rennveranstaltung Foto- bzw. Videoaufnahmen zum Zweck der Öffentlichkeitsarbeit des Veranstalters angefertigt, zu diesem Zweck eingesetzt und auf der Homepage des Veranstalters und in sozialen Medien (jederzeit weltweit durch jedermann abrufbar) publiziert werden. Aus dieser Zustimmung leiten sich keine Rechte (z.B. Entgelt) ab.

2 AUSTRAGUNGSMODUS ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT (OM)

2.1 Bewerbung und Vergabe von OM Rennen

- 2.1.1 Vereine die ein OM Rennen durchführen wollen, müssen einen ordentlichen Antrag an das Sektionsmeeting stellen.
- 2.1.2 Es ist vor dem Sektionsmeeting eine Kautions von € 500,- auf das Sektionskonto zu überweisen. Wenn der Verein kein Rennen erhält wird diese Kautions ehest rückerstattet. Der austragende Verein erhält seine Kautions nach ordnungsgemäßer Durchführung der OM nach der GV zurück. Bei mangelhafter Durchführung können Kautionsseinbehaltungen stattfinden. Über die Kautionsrückzahlung entscheidet das Sektionsmeeting
- 2.1.3 Die austragenden Vereine sowie die Termine für das kommende Jahr werden im Sektionsmeeting beschlossen.
- 2.1.4 Die OM Rennen sind jährlich abwechselnd im Norden und Süden zu veranstalten. Austragende Vereine werden im darauf folgenden Jahr bei der Vergabe (auch EB-8) nur berücksichtigt wenn keine andere geeignete Bewerbung aus der Region vorliegt. Das gleiche gilt auch für eine erneute Bewerbung für eine OM im übernächsten Jahr.
- 2.1.5 Die OM muss sich von allen anderen Rennen in Österreich abheben und muss ein EVENT sein. Der Eventmanager ist auch verantwortlich, dass das Umfeld ein Erlebnis ist, eine perfekte Veranstaltung hinsichtlich Strecke, Beschallung, Visualisierung und auch Verpflegung. Speziell in der Kantine muss es ja nicht nur Würstel und Pizza geben, jede Region hat ihre Schmankerl und das gehört umgesetzt – der Nennschluss ist vier Wochen vor dem Rennen und da kann man planen und kreieren.

2.2 Abgaben

- 2.2.1 Bei OM Rennen sind vom Nenngeld pro Starter €5,- (Jugendliche €0,-), an die Sektion VB abzuführen.

2.3 Trophäen

- 2.3.1 Pokale und andere Trophäen werden von der Sektion VB gestellt. Sollte es eine Truggyklasse geben, sind die Trophäen ab dem E Finale Buggy vom austragenden Verein zu stellen.

2.4 Austragungsmodus allgemeine Klasse und Vereinswertung

- 2.4.1 Die OM für Verbrenner Buggy 1:8 wird in einem Rennen über drei Tage von Freitag bis Sonntag ausgetragen und gewertet.
Der Sieger trägt den Titel „Österreichischer Meister Verbrenner Buggy“.
- 2.4.2 Für die Vereinswertung werden die Punkte der drei bestplatzierten Fahrer jedes Vereines addiert. Trophäen gibt es für die 3 besten Vereine.
- 2.4.3 Zusätzlich gibt es die OM Verbrenner Truggy 1:8 wenn zumindest 20 Starter genannt sind.
Der Sieger trägt den Titel „Österreichischer Meister Verbrenner Truggy“
- 2.4.4 Trophäen gibt es bei Buggy für alle 13 A-Finalfahrer. In den anderen Finalen und bei Truggy erhalten die ersten drei eine Trophäe.
- 2.4.5 Die Obergrenze für die gesamte OM sind 10 Gruppen mit jeweils maximal 13 Fahrern. Die Nennungen werden chronologisch nach dem Eingang im OFMAV Nennsystem berücksichtigt. Sollte es mehr Nennungen geben, sind diese Fahrer auf einer Liste für Nachrücker zu führen. Diese Nachrücker sind bei Absagen chronologisch nach Eingang der ursprünglichen Nennung zu berücksichtigen. Bei Überschreitung der Obergrenze müssen sich Doppelstarter die Buggy und Truggy fahren wollen für eine Klasse entscheiden, damit möglichst viele Fahrer die Möglichkeit haben an der OM teilzunehmen.

2.5 Austragungsmodus Klasse Jugend und 40 Plus

- 2.5.1 Es wird ein eigenes Rennen über 2 Tage durchgeführt. Dieses Rennen wird gemeinsam für die Klassen VB und EB-8 abgehalten. Training und Vorläufe werden miteinander, aber getrennt nach VB und EB-8 gefahren. Die Finale finden nach den jeweiligen Spezifikationen statt.
- 2.5.2 Als Jugendlicher zählt, wer zum Zeitpunkt des Rennens das 18. Lebensjahr nicht vollendet hat. Trophäen gibt es für alle A-Finale Fahrer.
Der Sieger trägt den Titel „Österreichischer Jugendmeister Verbrenner Buggy“
- 2.5.3 Als „40 Plus“ Fahrer zählt, wer zu Beginn des Rennens das 40. Lebensjahr bereits vollendet hat. Trophäen gibt es für die ersten drei Fahrer.
Der Sieger trägt den Titel „Österreichischer Meister 40+ Verbrenner Buggy“.

2.6 Die OM ist gleichzeitig die Qualifikation für Europa- und Weltmeisterschaften mit beschränkten Startplätzen der EFRA und IFMAR.

- 2.6.1 Fahrer, die im folgenden Jahr an einer Euro oder WM teilnehmen wollen, müssen bis spätestens 25. Oktober ihre Nennung dem Sektionsvorstand VB bekannt geben und bis spätestens 15. Dezember die Startgeldkaution auf das Sektionskonto VB unter Angabe von Name und Veranstaltung als Verwendungszweck, eingezahlt haben. (EM € 120, WM € 220)
- 2.6.2 Für die Vergabe der Startplätze ist das Meisterschaftsergebnis der OM in der allgemeinen Klasse ausschlaggebend sofern auch die Nennung zeitgerecht bis 25. Oktober eingelangt ist. Nach dem Nennschluss am 10. Dezember werden die noch freien Startplätze ohne Rücksicht auf das OM Ergebnis vergeben – es zählt der Zeitpunkt der Überweisung.
- 2.6.3 Fahrer, die in den letzten drei Jahren einmal unter den besten zehn der VB OM Gesamtwertung platziert waren und aus triftigen Gründen nicht an der OM teilnehmen konnten, können vom Sektionsvorstand aufgrund dieser Leistungen für einen Startplatz bei einer Euro oder WM nominiert werden.

Diese Entscheidung muss direkt bei der OM oder unmittelbar danach gefällt werden und entsprechend publiziert werden.

- 2.6.4 Wird eine Euro oder WM in Österreich ausgetragen so erhält der austragende Verein einen Startplatz, unabhängig ob sich ein Fahrer dieses Vereins laut OM Ergebnis, dafür qualifiziert hat. Ist jedoch ein Fahrer dieses Vereins qualifiziert so bekommt der austragende Verein keinen zusätzlichen Startplatz.
- 2.6.5 Fahrer die sich für einen dieser Bewerbe nennen und dann unentschuldigt nicht bei der Veranstaltung erscheinen, können für die nächsten 2 Jahre für solche Bewerbe gesperrt werden. Diese Entscheidung trifft dann der Sektionsvorstand.

3 ANFORDERUNGEN AN DAS RENNSELÄNDE UND DIE RENNSTRECKE

- 3.1 Bei Rennen zur OM muss der Veranstalter jedem genannten Fahrer eine Tischfläche mit mind. 80x50 cm pro Klasse zur Verfügung stellen. Die Tischflächen sind entsprechend zu kennzeichnen bzw. zu beschriften (Clubname und Anzahl der Fahrer sind ausreichend).
- 3.2 Auf Bewilligung des Veranstalters (in der Ausschreibung anzuführen) dürfen auch von den Fahrern selber mitgebrachte Pavillons oder Zelte verwendet werden. Tische, Sitzmöglichkeiten, Stormversorgung obliegen dann den Fahrern selber.
- 3.3 Fahrerturn und Boxengasse müssen direkt vom Fahrerlager zugänglich sein.
- 3.4 Der Fahrerturn muss so breit sein, dass 13 Fahrer und der Rennleiter genügend Platz und gute Sicht auf die gesamte Rennstrecke haben.
- 3.5 Direkt vor dem Fahrerturn muss es eine Boxengasse mit 13 deutlich abgegrenzten Mechaniker Plätzen geben. Die Boxengasse soll während des ganzen Rennens für Unbeteiligte unzugänglich gemacht werden (wünschenswert ist ein Funktionär für die Absperrung).
- 3.6 Die Rennstrecke muss sowohl Links- als auch Rechtskurven enthalten und sollte eine Fahrzeit von ca. 30-50 Sekunden ermöglichen. Sie muss an allen Stellen mindestens 3 Meter betragen und sowohl außen als auch innen optisch oder baulich begrenzt sein.
- 3.7 Die Strecke muss so gestaltet sein, dass ein Fahrzeug von jedem Punkt des Fahrerpodestes auf jedem Punkt der Strecke bestmöglich gesehen werden kann.
- 3.8 Die Rennstrecke muss aus natürlichem Untergrund (Erde, Lehm, Gras, usw.) sein. Bei Streckenteilen wie z.B. Anfahrtsrampen für Sprünge, Steilkurven, usw. darf der Untergrund auch aus Rasenteppich, Pflastersteinen, Beton usw. bestehen.
- 3.9 Die Fahrbahnbegrenzungen sollen so beschaffen sein, dass sie ein unerlaubtes Kurvenschneiden und Abkürzen verhindern. Sie müssen so ausgelegt sein, dass das Risiko einer Beschädigung der Autos gering ist und dass von der Strecke abkommende Fahrzeuge nicht in die Zuschauer abgelenkt werden können.
- 3.10 Es muss eine deutlich markierte Start/Ziellinie vorhanden sein, welche sich mit der Messschleife der Rundenzählanlage deckt.
- 3.11 Die Boxenstraße muss deutlich vom Hauptkurs abgesetzt sein. Die Zufahrt und die Boxenstraße selbst sind so anzulegen, dass sie langsam gefahren werden müssen. Die Ausfahrt muss so liegen, dass die im Rennen befindlichen Autos von den aus der Boxenstraße ausfahrenden Fahrzeugen so wenig wie möglich behindert werden. Die Boxenstraße soll nahe dem Fahrerpodest gelegen sein. Die Rundenzeit muss durch das Durchfahren der Boxenstraße verlängert werden.

- 3.12** 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 (Startplätzen) muss 3-5 Meter sein. Die Startplätze können auch in einer Kurve dem Streckenverlauf folgende sein. Die Markierung der Nummern 1-13 muss unverrückbar auf Steinen oder Tafeln ersichtlich sein. Es ist dabei zu beachten, dass die Sicht auf die Fahrzeuge weder durch die Mechaniker noch vom Starter beeinträchtigt werden darf.
- 3.13** Sinnvoll auf der Rennstrecke verteilt sind 8 Standplätze für die Streckenposten so einzurichten, dass keine Sichtbehinderung der Fahrer gegeben ist. Diese Stand-Plätze müssen durchlaufend nummeriert sein. Bei gefährlichen Streckenabschnitten müssen Schutzmaßnahmen für die Streckenposten vorhanden sein.
- 3.14** Während des gesamten Rennens müssen mindestens 3 Druckluftpistolen mit ausreichend Druck zum Abblasen der Fahrzeuge vorhanden sein.
- 3.15** Eine Sprechanlage, die auf der Rennstrecke, im Fahrerlager, am Fahrerturn und in der Boxengasse, auch während eines Laufes deutlich verstanden werden kann, muss vorhanden sein.

4 AUSSCHREIBUNG FÜR EIN RENNEN ZUR ÖSTERREICHISCHEN MEISTERSCHAFT (OM)

- 4.1** Die Ausschreibung für muss mindestens folgende Angaben enthalten:
- Datum und Ort (wenn möglich Lageplan)
 - grober Zeitplan für Training, Qualitraining, Vorläufe, Finalläufe
 - ausgetragene Klassen und maximale Teilnehmerzahl
 - Zeitpunkt für Beginn und Ende der technischen Abnahme
 - Namentliche Nennung von allen Funktionären (Offiziellen)
 - Nennadresse (OFMAV Homepage), eventuell Vorkassa
 - Email-Adresse für Nachnennungen und Abmeldungen
 - Kontaktdaten vom Eventmanager
 - Ende der Nachnennungsfrist
 - Angaben über Boxentische und die Möglichkeit von Pavillons
 - Angaben über Verpflegung, sanitäre Anlagen und Camping
 - Zimmerverzeichnis
- 4.2** Die Ausschreibung ist vor der Veröffentlichung an den Sektionsobmann zur Kontrolle per Mail zu senden.
- 4.3** Das Rennen muss spätestens 12 Wochen vor dem Renntermin auf der OFMAV Homepage im Rennkalender angelegt und die Ausschreibung als Anhang vorhanden sein. Der Termin der Veröffentlichung ist mit dem Sektionsobmann abzusprechen, damit der Zeitpunkt allen interessierten Fahrern im Vorfeld (z.B. via Rundmail und Facebook) angekündigt werden kann.
- 4.4** Rennabsagen oder Verlegungen (an einen anderen Austragungsort) dürfen nur aus triftigem Grund und nur mit Genehmigung des Sektionsobmannes erfolgen. Eine Verlegung ist nur bis 12 Wochen vor dem Renntermin möglich.

5 NENNUNG

- 5.1 Nennungen können nur für Fahrer mit gültiger OFMAV Fahrerlizenz erfolgen.
- 5.2 Eine OFMAV Fahrerlizenz für die Sektion VB kostet € 25 und gilt sowohl für alle VB wie auch EB-8 Rennen. Die Lizenzen können über den Vereinsobmann auf der OFMAV Homepage beantragt werden. Bestehende Lizenzen müssen bis 31. März verlängert werden, bei späterer Verlängerung sind zusätzlich € 5 zu bezahlen. Neue Lizenzen können jederzeit ohne Zusatzkosten beantragt werden. Eine Fahrerlizenz kann nur durch einen beim OFMAV aktiven Verein beantragt werden, welcher den entsprechenden Vereinsbeitrag bezahlt hat.
- 5.3 Die Nennung zu OFMAV sanktionierten Rennen hat über die OFMAV Homepage (ofmav.at) zu erfolgen.
- 5.4 Bei Abgabe der Nennung muss die Transpondernummer im System hinterlegt sein.
- 5.5 Nennschluss für ein OM Rennen ist Montag um 23.59 Uhr 4 Wochen vor dem Rennen.
- 5.6 Das Nenngeld bei OM Rennen beträgt € 25,- für Erwachsene und € 10,- für Jugendliche pro genannte Klasse.
- 5.7 Nachnennungen sind möglich, das Ende der Nachnennungsfrist ist in der Ausschreibung anzugeben. Für Nachnennungen sind bei der OM € 10,- zusätzlich zum Startgeld zu entrichten. Für Präsenzdiener des Bundesheeres und Zivildienst-Leistende gilt auch eine Nachnennung als normale Nennung.
- 5.8 Abmeldungen vom Rennen sind aus dringenden Gründen bis Mittwoch 18 Uhr vor dem Lauf per Email möglich.
- 5.9 Das Nenngeld ist bei der technischen Abnahme, von jedem Fahrer zu bezahlen. Auch beim Nichterscheinen genannter Fahrer, ist das Nenngeld zu bezahlen. Wenn ein fehlender Fahrer der einzige Starter eines Vereins ist, kann der austragende Verein das offene Nenngeld per Vorschreibung von dem Fahrer verlangen. Bei Nichtbezahlung kann dem Fahrer die Lizenz für das laufende Jahr entzogen werden und eine Sperre für ein Jahr verhängt werden.
- 5.10 Der Veranstalter kann zur verbindlichen Bestätigung der Nennung das Nenngeld per Vorkassa vorschreiben, welches dann vereinsweise gesammelt zu überweisen ist. Die Abwicklung ist in der Ausschreibung anzuführen.
- 5.11 Nenngeld ist Reuegeld und wird grundsätzlich nicht zurückgezahlt, wenn 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.

6 RENNLEITUNG UND JURY

6.1 Rennleitung

- 6.1.1 Für jedes Rennen zur OM muss die Rennleitung aus mindestens 4 Funktionären bestehen.
 - 1 Rennleiter (vom Vorstand Sektion VB beauftragt)
 - 1 Rennleiterstellvertreter (vom Veranstalter beauftragt)
 - 1 Eventmanager (vom Veranstalter beauftragt)
 - 1 Zeitnehmer (vom Vorstand Sektion VB beauftragt)
- 6.1.2 Bei jedem Rennen zur OM muss während der gesamten Veranstaltung der Rennleiter oder sein Stellvertreter am Fahrerpodest anwesend sein. Ein eigener Bereich muss für ihn vorhanden sein.
- 6.1.3 Der Rennleiter oder sein Stellvertreter hat die absolute Autorität während der ganzen Veranstaltung.

- 6.1.4 Jeder Fahrer, dessen Mechaniker, und alle Helfer müssen den Anordnungen der Rennleitung Folge leisten.
- 6.1.5 Für den Rennleiter und Zeitnehmer werden vom OFMAV € 100 pro Tag an Spesenersatz und einmalig € 50 an Fahrtkosten erstattet.
Für Kost und Quartier hat der veranstaltende Verein aufzukommen.

6.2 Jury

- 6.2.1 Die Jury besteht aus dem Rennleiter, seinem Stellvertreter, dem Eventmanager und den Fahrervertretern jedes Klubs (Klubvertreter).
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 der Eventmanager haben zwei Stimmen.

7 RENNABLAUF UND WERTUNG VON RENNEN (OM 1:8 3 TAGESRENNEN)

- 7.1 Die Anzahl und/oder Länge des freien Trainings, der gezeiteten Trainingsläufe, der Qualitrainings, Rookiefinale sowie der Zwischenfinale, Last Chance Finale, und der Finale ist teilnehmerabhängig.
Über die Vorgangsweise entscheidet der Rennleiter.
Zur groben Orientierung gilt:
Freitag – freies Training
Samstag - gezeitete Trainingsläufe, Qualitraining, Vorläufe, Rookiefinale
Sonntag – Finale
Der genaue Zeitplan und die Gruppeneinteilung werden im Vorfeld im RCM sowie in der Facebookgruppe publiziert und zu Beginn des freien Trainings per Aushang bekannt gegeben.
- 7.2 **Freies Training (nicht in Gruppen)**
Beim freien Training muss einer der 4 Offiziellen anwesend sein, um den Ablauf zu leiten. Die Organisation obliegt der Rennleitung. Es ist darauf zu achten, dass die anwesenden Fahrer möglichst viel Trainingsmöglichkeit fair verteilt bekommen – z.B. durch ein Nachtankverbot oder Trainingslisten
- 7.3 **Gezeitete Trainingsläufe in Gruppen**
Die Einteilung erfolgt durch die Rennleitung. Ab dem gezeiteten Training müssen alle 3 Offiziellen anwesend sein. Die Fahrer sind in Gruppen von 8-12 Startern einzuteilen.
- 7.4 **Qualitraining für Reseeding**
Die beiden letzten gezeiteten Trainingsläufe werden als gewertetes Qualitraining gefahren. Gewertet wird die Gesamtzeit der drei schnellsten aufeinander folgenden Runden. Gewertet werden nur Fahrer, die mindestens drei Runden gefahren sind.
- 7.5 **Gruppeneinteilung Vorläufe (Reseeding)**
Die Einteilung der Vorlaufgruppen erfolgt aufgrund der besten der beiden Gesamtzeiten aus dem Qualitraining. Der Fahrer mit der besten Gesamtzeit aus dem Qualitraining ist auf Position 1 in der besten (letzten) Vorlaufgruppe einzuteilen usw. Fahrer die auf der Teilnehmerliste stehen aber keine Wertung im Qualifikationstraining erreichen, sind alphabetisch am Ende der Rangliste zuführen und in die vordersten Gruppen einzuteilen. Die Fahrer sind vom Veranstalter in Gruppen von 8-12 Startern einzuteilen. Die Gruppeneinteilung kann bei Problemen, die nicht anders gelöst werden können, vom Rennleiter geändert werden. Die davon betroffenen Fahrer sind sofort zu verständigen.

7.6 Vorläufe

Es werden pro Gruppe mindestens 3 Vorläufe zu 5-10 Minuten (Teilnehmeranzahl abhängig) gefahren. Gewertet wird nach Runden und Überzeit. Gewertet werden nur Fahrer, die mindestens eine Runde gefahren sind. Jeder Vorlaufdurchgang wird mit dem Punktesystem gewertet wobei hier jeweils für den 1. Platz 0 Punkte, den 2. Platz 2 Punkte je Lauf vergeben werden und für jeden Platz dahinter ein Punkt mehr vergeben wird. Für das Vorlaufgesamtergebnis wird das beste Punktergebnis aus dem Vorlaufpunktesystem gewertet. Bei Punktegleichheit wird das zweitbeste Punktergebnis für die Reihung herangezogen. Sollte hier wieder eine Gleichheit vorliegen wird das drittbeste Punktergebnis für die Reihung herangezogen. Danach zählt das bessere Vorlaufresultat (Gesamtrunden und Zeit).

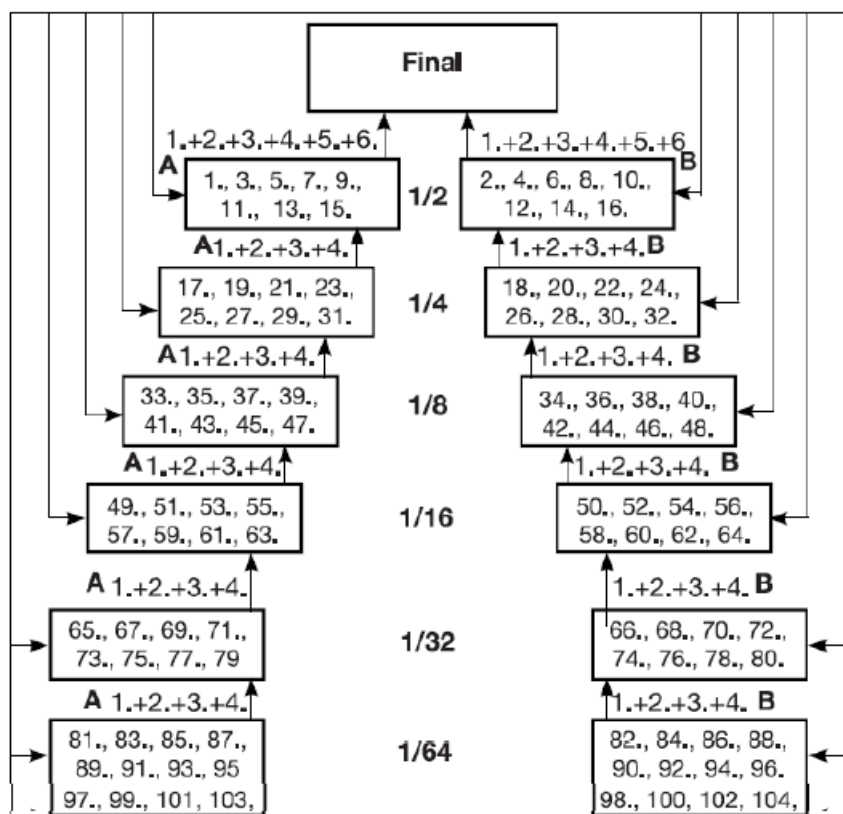
7.7 Rookiefinale (Klasse Verbrenner Buggy 1:8)

Als Rookies gelten Fahrer die das erste Mal an einer OM (früher STM) Verbrenner Buggy 1:8 teilnehmen. Nach den Vorläufen bestreiten die Rookies einen eigenen Finallauf. Startberechtigt sind die 13 besten Fahrer nach der Vorlaufwertung. Damit das Finale gefahren wird müssen mindestens 8 Rookies in den Vorläufen am Start sein. Dieser Lauf hat keinen Einfluss auf die weitere Einteilung der Subfinale. Der Sieger erhält eine Trophäe und trägt den Titel „Rookie Verbrenner Buggy“.

7.8 Zwischenfinalläufe – Aufstiegsmodus

Die Einteilung der Fahrer in die Zwischenfinalläufe erfolgt nach dem Vorlaufgesamtergebnis und den Zwischenfinalergebnissen laut Skizze. Gewertet wird nach Runden und Überzeit. Begonnen wird mit dem A-Zwischenfinale danach folgt das entsprechende B-Zwischenfinale.

Abhängig von der Teilnehmerzahl wird die hinterste Zwischenfinalebene mit bis zu 12 Personen aufgefüllt. Es kann auch nur einen Zwischenfinallauf der entsprechenden Zwischenfinalebene und Aufteilung der Aufsteiger in die jeweiligen A- und B-Zwischenfinale erfolgen. Über die Vorgangsweise entscheidet der Rennleiter.



7.9 Last Chance Finale

Die Nichtaufsteiger aus den beiden Halbfinalen bestreiten das Last Chance Finale über 10 Minuten, gewertet wird nach Runden und Überzeit. Der Sieger steigt zusätzlich als dreizehnter Fahrer in das A-Finale auf.

7.10 Finalläufe

Nach den Zwischenfinalläufen und dem Last Chance Finale werden die Fahrer entsprechend ihrer Ergebnisse in die Finalläufe eingeteilt (Finale A, B, C, usw.) Gewertet wird nach Runden und Überzeit. Alle anwesenden Fahrer bestreiten ein Finale. Abhängig von der Teilnehmerzahl werden die hintersten Finalläufe mit 7 bis 13 Personen besetzt. Über die Vorgangsweise entscheidet der Rennleiter.

8 LAUFUNTERBRECHUNG, RENNUNTERBRECHUNGEN, LAUFVERKÜRZUNGEN, RENNABBRUCH

8.1 Laufunterbrechung (gezeitetes Training, Qualitraining, Vorläufe, Finalläufe)

Ob ein Lauf unterbrochen wird entscheidet der Rennleiter. Muss aus zwingenden Gründen ein Lauf unterbrochen werden, so entscheidet der Rennleiter wann der Lauf wiederholt wird.

8.2 Rennunterbrechung

Über eine Rennunterbrechung entscheidet der Rennleiter. Muss aus zwingenden Gründen das Rennen für mehr als 60 Minuten unterbrochen werden, so entscheidet die Jury, ob das Rennen fortzusetzen oder abbrechen ist. Bei Rennfortsetzung nach einer Rennunterbrechung entscheidet die Jury welche Läufe gewertet bzw. wiederholt werden.

8.3 Laufverkürzungen

Über Laufverkürzungen entscheidet die Jury. Kommt es aus zwingenden Gründen zu einer Verspätung, kann die Länge, Anzahl und Dauer, des freien Trainings, der gezeiteten Trainingsläufe, der Qualitrainings sowie der Zwischenfinale, Last Chance Finale, und der Finale verkürzt werden.

8.4 Rennabbruch

Über den Abbruch des gesamten Rennens entscheidet die Jury. Muss das Rennen während der Vorläufe abgebrochen werden, so wird das Rennen nicht gewertet. Muss das Rennen nach den Vorläufen abgebrochen werden gibt es nur dann eine Wertung wenn alle Vorläufe ordnungsgemäß gefahren und gewertet wurden. Muss das Rennen während der Finalläufe abgebrochen werden, entscheidet die Jury, welche bisher gefahrenen Finalläufe gewertet werden. Die restlichen Fahrer werden entsprechend der Vorlaufreihung gereiht. Wenn bereits mit dem gezeiteten Trainingsläufen begonnen wurde, ist ein Rennabbruch erst am Sonntag möglich. Wird das Rennen abgebrochen und es gibt noch keine Wertung entscheidet die Jury über einen möglichen Ersatztermin und bei Bedarf auch über einen Ersatzveranstalter.

9 TECHNISCHE ABNAHME

- 9.1 Für die technische Abnahme ist der Rennleiterstellvertreter zuständig. Entweder selbsttätig oder durch Schulung und Überprüfung von geeignetem Personal.
- 9.2 Die Möglichkeit der technischen Abnahme und Nachkontrolle muss ab dem gezeiteten Training bis zum Ende des Rennens bestehen.
Der Fahrer kann sein Fahrzeug so oft er will von der technischen Abnahmestelle überprüfen lassen (z.B. nach Tanktausch, Änderung der Geometrie, usw.)
- 9.3 Ab Beginn des Qualitraining muss das Fahrzeug bei jedem Lauf den technischen Spezifikationen aus Punkt 16 (Buggy) bzw. Punkt 17 (Truggy) entsprechen. Es sind 3 Startnummern, entsprechend seiner Startposition, auf der Karosserie aufzukleben (je eine möglichst hoch auf der Seite und eine an der Frontscheibe). Es sind die vom ÖFMAV vorgegebenen Aufkleber zu verwenden und dürfen nicht verändert werden.
- 9.4 Jeder Fahrer ist verpflichtet, sein Fahrzeug vor Beginn des Qualitrainings einer technischen Abnahme unterziehen zu lassen, die vom Veranstalter durchgeführt wird.
- 9.5 Das Chassis (Bodenplatte) ist bei der technischen Abnahme zu kennzeichnen. Die Kennzeichnung muss das ganze Rennen erkennbar bleiben. Verantwortlich ist dafür der Fahrer selber (notfalls die Kennzeichnung erneuern lassen!)
- 9.6 Will ein Fahrer sein Chassis tauschen, so muss er das gekennzeichnete bei der technischen Abnahme bis zum Ende der Veranstaltung hinterlegen.
Das neue Chassis muss auch gekennzeichnet werden.
- 9.7 Der Rennleiter hat das Recht, jederzeit die Fahrzeuge ohne Angabe von Gründen zu kontrollieren.

10 STRECKENPOSTEN

- 10.1 Die Verpflichtung als Streckenposten zu fungieren beginnt ab den gezeiteten Trainingsläufen bzw. danach ab dem Eintreffen des Fahrers auf dem Renngelände.
- 10.2 Die Aufgabe des Streckenpostens hat jeder Fahrer grundsätzlich persönlich durchzuführen. Er kann sich ohne Bekanntgabe durch einen anderen Fahrer der an der Veranstaltung genannt ist vertreten lassen. Andere Vertretungen (z.B. bei körperlicher Einschränkung des Fahrers, der Fahrer ist zu jung, Streckenposten die vom austragenden Verein gestellt werden, usw.) müssen geeignet sein, dem Rennleiter angezeigt und durch diesen genehmigt werden.
- 10.3 Zu jedem Lauf können die Streckenposten namentlich über den Lautsprecher aufgerufen werden, es gilt aber grundsätzlich die Ablöserregelung.
Jeder Streckenposten hat bis zum Erscheinen des neuen Streckenpostens auf seinem Platz zu bleiben und die Warnweste dem ablösenden Streckenposten zu übergeben. Die Ablösung muss bis spätestens 30 Sekunden vor dem Start erfolgen, ansonsten wird durch den Rennleiter ein Ersatz aus den Fahrern 9-12 bestellt. Ausnahmen sind Rennunterbrechung, hier gilt die Anweisung des Rennleiters.
- 10.4 Bei den gezeiteten Trainingsläufen, dem Qualitraining, und den Vorläufen hat jeder Fahrer im nachfolgenden Lauf als Streckenposten zu wirken.
Während der Läufe der ersten Gruppe wirken die Fahrer der letzten Gruppe als Streckenposten. Diese Tätigkeit muss er auf dem mit seiner Startnummer gekennzeichneten Platz an der Strecke ausüben. Gibt es Fahrer mit Startnummern 9-12 in einer Gruppe müssen sich diese an einem gekennzeichneten Platz in der Nähe der Boxenstrasse bereithalten. Sollte ein Streckenposten ausfallen müssen diese Fahrer (in der Reihenfolge der Startnummern) einspringen.
- 10.5 Für die Zwischenfinalläufe, Last Chance Finale und Finalläufe werden die Fahrer rechtzeitig von der Rennleitung eingeteilt. Die Einteilung ist im aktuellen, ausgehängten Zeitplan ersichtlich.

- 10.6 Sind zu wenige Fahrer anwesend muss der Streckenposten vom austragenden Verein gestellt oder durch den Rennleiter von anderen Fahrern besetzt werden.
- 10.7 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.
Kommt ein Fahrzeug von der Bahn ab, so ist es an jener Stelle in die Bahn zurückzustellen, wo es die Bahn verlassen hat. Bei der Wiederaufnahme des Rennens dürfen keine anderen Fahrzeuge behindert werden. Ist das Fahrzeug nicht mehr fahrtauglich, so hat er es so schnell wie möglich in die Boxenstraße zu bringen.
- 10.8 Jeder Streckenposten hat festes Schuhwerk (keine Crocs oder ähnliches) und die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Warnwesten bei seiner Tätigkeit zu tragen.
- 10.9 Jeder Streckenposten hat stets aufmerksam und einsatzbereit zu sein. Es herrscht absolutes Handyverbot!
- 10.10 Sollte ein Fahrer seine Funktion als Streckenposten in einem gezeiteten Training, Qualitraining oder in einem Vorlauf, nicht ausüben oder hat er 30 Sekunden vor dem Start noch nicht abgelöst und seine Position eingenommen, so wird ihm vom Rennleiter der beste Vorlauf gestrichen.
- 10.11 Sollte ein Fahrer seine Funktion als Streckenposten in einem Zwischenfinallauf oder Finallauf nicht ausüben oder hat er zum Zeitpunkt des Starts vom Lauf seine Position noch nicht eingenommen, so wird er mit 0 Runden an den letzten Platz seines Laufes gereiht. Wurde sein Lauf noch nicht gestartet, so darf er in diesem Lauf nicht starten und wird ebenfalls mit 0 Runden an den letzten Platz seines Laufes gereiht.

11 STARTABLAUF

11.1 Start bei gezeiteten Trainingsläufen, Qualitrainings und Vorläufen.

11.1.1 Fliegender Start:

Die Strecke muss 3 Minuten vor dem Start freigegeben werden.

Die Zeitpunkte 2 Minuten, 1 Minute, 30 Sekunden, 10 Sekunden und

„Start frei“ müssen von der Zeitnahme angesagt werden.

Ein Stehen bleiben vor der Zeitschleife vor dem Startsignal ist verboten und hat eine Boxendurchfahrtsstrafe zur Folge.

Ab 30 Sekunden ist das Abkürzen verboten und hat eine Boxendurchfahrtsstrafe zur Folge.

Der Start der Zeitnahme wird angesagt (Zeit läuft) oder mittels akustischen Signals 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 fertig fahren, ohne dabei die anderen Fahrzeuge zu behindern. Bei langen Rennstrecken (hohe Rundenzeit), kann vom Rennleiter zum Abkürzen auf vorher bestimmten Stellen aufgefordert werden.

11.2 Start bei den Finalläufen.

11.2.1 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 3-5 m auseinander liegen und eindeutig markiert sein.

- 11.2.2 Die Strecke muss 3 Minuten vor dem Start freigegeben werden. Die Zeitpunkte 3 Minuten, 2 Minuten und 1 Minute 30 = „Fahrzeuge in die Box“ müssen angesagt werden. Der Zeitpunkt 1 Minute = „Fahrzeuge zur Startposition“ und dann das Herunterzählen „30 Sekunden, 20 Sekunden, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3 Sekunden bis zum Start“ erfolgt durch die Zeitnahme. Bei „3 Sekunden“ senkt der Starter die Flagge zu Boden und die Mechaniker müssen die Autos loslassen und seitlich hinter den Fahrbahnrand zurücktreten, die Autos müssen am Boden bei den Startpositionen stehen. Der Start muss dann maximal 5 Sekunden später durch ein akustisches Signal erfolgen, die Flagge bleibt am Boden.
- 11.2.3 Verlässt ein Auto mit den Vorderrädern den vorgesehenen Startplatz, so erhält der Fahrer eine Boxendurchfahrtsstrafe. Lässt ein Mechaniker das Auto bei "3 Sekunden" nicht aus oder tritt er nicht hinter den Fahrbahnrand zurück und behindert dadurch ein anderes Fahrzeug, so erhält der Fahrer in jedem Fall eine Boxendurchfahrtsstrafe. Diese Strafe bleibt auch aufrecht, wenn der Start wegen der, durch den Mechaniker verursachten Behinderung wiederholt werden muss.
- 11.2.4 Nach dem Kommando "10 Sekunden" muss der zugewiesene Startplatz sofort eingenommen werden. Der Mechaniker darf die Strecke nicht mehr betreten (überqueren). 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.
- 11.2.5 Solange die Fahrzeuge noch nicht zur Startposition gerufen wurden (1min), kann jeder Teilnehmer dieses Finales eine Startverzögerung (time out) von max. 10 Minuten für Fahrzeugreparaturen beantragen. Diese Verzögerung wird nur bei Viertelfinalen, Halbfinalen oder beim A-Finale und jeweils nur einem Fahrer pro Lauf genehmigt. Der Fahrer, der eine Startverzögerung beantragt, startet vom 13. Startplatz. Beim A-Finale startet der Fahrer aus der Boxenstrasse.

12 ALLGEMEINES ZUM RENNABLAUF

12.1 Allgemein

- 12.1.1 Bis zum Start der gezeiteten Trainingsläufe ist vom Veranstalter ein Zeitplan auszuhängen, auf dem die Startzeit der Läufe sowie die Laufdauer ersichtlich sind. Da es beim Rennverlauf zu Verzögerungen kommen kann ist die angegebene Startzeit nur ein Richtwert.
- 12.1.2 Während der Läufe muss der Rennleiter oder sein Stellvertreter am Fahrerturm bei den Fahrern zugegen sein. Er leitet die Läufe und spricht ggf. Verwarnungen und Strafen aus. Er darf und soll Hinweise über anstehende Überrundungen, schnelleren Fahrer nicht behindern, usw. direkt an die Fahrer richten.
- 12.1.3 Bei der OM wird als Startflagge wird die Nationalflagge (rot-weiß-rot) verwendet.
- 12.1.4 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.

- 12.1.5 Die Siegerehrung nach dem Rennen muss an Ort und Stelle durchgeführt werden.

12.2 Fahrerbesprechung

- 12.2.1 Eine Fahrerbesprechung muss vor dem Start des ersten gezeiteten Trainings stattfinden. Zusätzliche Fahrerbesprechungen bestimmt der Rennleiter.
- 12.2.2 Alle anwesenden Fahrer müssen an dieser teilnehmen.
- 12.2.3 Inhalt der Fahrerbesprechung sind Sicherheitsvorkehrungen, Startabwicklung, Verhalten während des Rennens, Sanktionen, Rechte und Pflichten der Teilnehmer, Rennabwicklung und Zeitplan, Vorstellung der Rennleitung und der Offiziellen, Verhalten am Veranstaltungsgelände usw.

12.3 Fahrer / Mechaniker / Helfer

- 12.3.1 Alle Teilnehmer sind verpflichtet, sich sportlich fair zu verhalten. Dies gilt insbesondere für die Fahrweise der Fahrer.
- 12.3.2 Ein auf der Bahn fahrendes Fahrzeug hat gegenüber einem Fahrzeug, das nach einem Boxenstopp wieder ins Rennen gebracht oder vom Streckenposten eingesetzt wurde, Vorrang.
- 12.3.3 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. Das Fahrzeug darf nur von der Boxenstraße aus wieder ins Rennen gebracht werden.
- 12.3.4 Das Fahrzeug 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.
- 12.3.5 Das Auto muss zum Auftanken unbedingt aus der Fahrspur der Boxenstrasse gehoben werden um andere nicht zu behindern.
- 12.3.6 Die Fahrer müssen die den Startpositionen entsprechenden Positionen am Turm einhalten, es herrscht absolutes Handyverbot!
- 12.3.7 Auf dem Fahrerpodest dürfen sich nur die Fahrer des jeweiligen Laufes und Offizielle aufhalten.
- 12.3.8 Die Boxenstraße ist immer frei zu halten.
- 12.3.9 Um den Fahrer in die Box zum Tanken zu holen, ist es dem Mechaniker untersagt, Trillerpfeifen oder ähnliche akustische Mittel zu verwenden.
- 12.3.10 Es dürfen sich pro Starter maximal zwei Mechaniker auf der Boxengasse aufhalten.
- 12.3.11 Ein Headset für die Kommunikation zwischen dem Mechaniker in der Boxengasse und dem Fahrer am Fahrerturm ist erlaubt. Dieses Headset darf jedoch nicht das 2,4 GHz Band benutzen bzw. die Fernsteuerungen stören.
- 12.3.12 Der Fahrer ist für seine Mechaniker verantwortlich. Die Mechaniker haben dieses Reglement sowie die Anordnungen des Rennleiters zu befolgen. Benimmt sich ein Mechaniker im Rennen nicht entsprechend der Regeln (z.B. auf die Strecke laufen, schimpfen, laut schreien etc.), hat der Rennleiter die Möglichkeit den zugehörigen Fahrer zu bestrafen.

- 12.3.13 Sofort nach Beendigung seines Laufes hat der Fahrer seinen Sender abzuschalten, im Fahrerlager sollen keine Sender eingeschaltet sein. Nur beim Vorbereitungsplatz zum Start können die Sender eingeschaltet werden. Sender sollen nur von den aktiven Fahrern und der nächstfolgenden Gruppe eingeschaltet sein.

12.4 Parc Ferme (abgesperrter Bereich nahe der technischen Abnahme)

- 12.4.1 Am Ende der beiden Halbfinale und des A-Final Laufes werden alle in diesen Finalen gestarteten Fahrzeuge unverzüglich nach dem Abstellen der Motoren und Ausschalten der Empfängeranlage in den „Parc Ferme“ gebracht, um nachträgliche Modifikationen am Fahrzeug auszuschließen. Scheidet ein Fahrzeug vor Beendigung des Laufes mit technischen Gebrechen aus wird es sofort in den „Parc Ferme“ gebracht.
- 12.4.2 Erst wenn das zweite Halbfinale beendet ist und alle Überprüfungen durch die technische Kontrolle beendet sind, werden alle Fahrzeuge aus den beiden Halbfinalen zeitgleich aus dem „Parc Ferme“ ausgegeben. Dies gewährleistet die gleiche Vorbereitungszeit vor dem Finale.
- 12.4.3 Im A-Finale bleiben alle gestarteten Fahrzeuge im „Parc Ferme“ bis die Protestfrist von 10 Minuten abgelaufen ist bzw. solange noch technische Kontrollen durchgeführt werden.

12.5 Zeitnahme

- 12.5.1 Für die Zeitnahme ist mind. eine Person erforderlich, die für eine einwandfreie Wertung der einzelnen Rennfahrzeuge Sorge trägt. Der Zeitnehmer untersteht in Belangen der korrekten Zeitmessung der Fahrzeuge nicht dem Rennleiter, in allen anderen Punkten untersteht er dem Rennleiter. Seine Handlungen unterliegen ebenfalls streng diesem Reglement.
- 12.5.2 Für die Zeitnehmung ist ein MyLAPs Decoder und das RCM Ultimate zu verwenden. Bei einer OM sind im freien Training die Rundenzeiten auf den MyLAPs Server zu übertragen und den Fahrern online via Speedhive zugänglich zu machen. Ab den Vorläufen muss das Rennen auf MyRCM gestreamt werden.
- 12.5.3 Jeder Teilnehmer muss einen geeigneten Personal Transponder verwenden. Der Fahrer ist selbst für die korrekte Montage und Funktion des Transponders verantwortlich. Der Zeitnehmer muss während des gezeiteten Trainings die richtige Zuordnung der Transpondernummer und jedes Transpondersignal hinsichtlich der Signalstärke kontrollieren. Sollte es schwache Signale (unter 20 Hits) geben, ist das dem betreffenden sofort Fahrer mitzuteilen.
- 12.5.4 Fällt die Funktion eines Transponders während eines Laufes aus, so kann der Zeitnehmer dieses Auto manuell erfassen. Ein Protest gegen dieses Resultat ist aber nicht möglich.
- 12.5.5 Jedes Laufergebnis ist unmittelbar nach jedem Lauf an der Anschlagtafel auszuhängen und online auf MyRCM zur Verfügung zu stellen.
- 12.5.6 Das aktuelle Ergebnis muss mindestens in der Boxengasse durch zwei Monitore und dem Rennleiter angezeigt werden. Empfehlenswert sind auch Monitore im Fahrerlager und im Bereich der Gastronomie

- 12.5.7 Sollte einem Fahrer eine oder mehrere Runden nicht gezählt worden sein so hat der Fahrer 10 Minuten nach Aushang des Ergebnisses Zeit dies dem Rennleiter mitzuteilen. Es muss eine plausible Erklärung (z.B. doppelte Rundenzeit) vorliegen um das Ergebnis zu korrigieren. Über eine Endgültige Korrektur des Laufes haben der Rennleiter + Zeitnehmer zu entscheiden. Gibt es während des Laufes schon Unklarheiten ist dies bei der Zwischenstand Durchsage zu erwähnen. Diese Korrekturen sind zu protokollieren.
- 12.5.8 Runden, die ein Modell nicht aus eigener Kraft zurücklegt, werden nicht gewertet. Kein Fahrzeug darf über die Ziellinie geschoben werden.
- 12.5.9 Die Laufergebnisse müssen laufend ins Internet übertragen werden. Sollte es zu Problemen mit der Internetverbindung kommen, sind diese in Folge so rasch wie möglich auf MyRCM zu übertragen. Wird diese Übertragung und/oder das Livestreaming ohne ein unlösbares technisches Gebrechen nicht durchgeführt, werden € 100 der Kautions einbehalten.

13 SANKTIONEN UND STRAFEN

- 13.1 Der Rennleiter entscheidet bei Verstößen auf Grund der Schwere des Vergehens welche Strafe notwendig ist.
- 13.2 Strafen müssen mittels der Sprechanlage, mit Angabe der Startnummer und des Strafgrundes, bekannt gegeben werden.
- 13.3 Beachtet ein Fahrer die Durchsagen 2 Runden lang nicht, so wird er für den Lauf disqualifiziert.
- 13.4 Für Verstöße gegen das Reglement oder die sportliche Fairness können gegen einen Fahrer Verwarnung, Strafen und weitere Sanktionen wie folgt ausgesprochen werden:
- Verwarnung
 - Stop-and-Go-Strafe
 - Zeitstrafen
 - Boxendurchfahrtsstrafe
 - Zwangsboxenstopp
 - Rundenstrafen
 - Disqualifikation für einen Lauf
 - Disqualifikation für die gesamte Veranstaltung
 - weitere Sanktionen
- 13.4.1 Verwarnung
Verwarnungen weisen auf mögliche Strafen bei nochmaligen Reglementverstößen hin.
- 13.4.2 Stop-and-Go-Strafe
Das betreffende Fahrzeug wird mittels akustischer Durchsage zum Anhalten an einer dafür vorgesehenen Stelle veranlasst. Das Fahrzeug muss anhalten und darf dann nach Freigabe durch den Rennleiter weiterfahren.
- 13.4.3 Zeitstrafen
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 oder Rennleiter anhalten und darf vom Mechaniker hochgehoben werden. Die Strafzeit beträgt ca. 10 Sekunden. Das Auto darf erst nach der Freigabe nachgestartet werden. Sollte die Zeitstrafe nicht mehr auf der Strecke erledigt werden können, so sind 10 Sekunden auf die Gesamtzeit aufzuschlagen.

- 13.4.4 **Boxendurchfahrtsstrafe**
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. Sollte die Geschwindigkeit nicht deutlich reduziert sein, ist die Boxendurchfahrtsstrafe zu wiederholen.
- 13.4.5 **Zwangsboxenstopp**
Jedes Fahrzeug, welches ein Sicherheitsrisiko darstellt, gravierende Mängel aufweist, oder eine falsche Startnummer aufgeklebt hat, wird mittels Durchsage vom Rennleiter 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. Es darf erst nach der notwendigen Reparatur bzw. Änderung wieder ins Rennen geschickt werden. Nicht darf dies aber wegen eines verlorenen Spoilers oder einer beschädigten Karosserie erfolgen, sofern jedoch die Startnummern noch vorhanden sind.
- 13.4.6 **Runden- und Zeitstrafen**
Runden- und Zeitstrafen müssen sofort nach Ende des Laufes von der Zeitnahme berücksichtigt werden.
- 13.4.7 **Disqualifikation für einen Lauf**
Wird bei einer Prüfung durch die technische Abnahme des Fahrzeuges nach einem Lauf festgestellt, dass es nicht den technischen Spezifikationen entspricht muss der Fahrer für diesen Lauf disqualifiziert werden. (Ausnahme: bei offensichtlich in diesem Lauf entstandener Deformation am Fahrzeug)
- 13.4.8 **Disqualifikation für die gesamte Veranstaltung**
Wird ein Fahrer für das gesamte Rennen disqualifiziert, so wird er aus der Wertung genommen.
- 13.4.9 **weitere Sanktionen**
Bei Tötlichkeiten eines Fahrers gegen eine andere Person, sowie bei unsportlichem oder unwürdigen Verhalten (Beschimpfungen, Zerstörung von Sachgütern, usw.) entscheidet der Rennleiter auf Grund der Schwere des Vergehens welche Sanktion notwendig ist. Der Fahrer kann vom gesamten Rennen disqualifiziert werden. Dem Veranstalter bleiben ein Platzverweis und weitere Schritte vorbehalten. Dem OFMAV bleiben weitere Sanktionen wie Sperren für weitere Rennen, Entzug der Lizenz, usw. vorbehalten.
Fahrer die elektronische Fahrhilfen benutzen, werden vom Rennen disqualifiziert und können für eine Periode von 5-10 Jahren von allen OFMAV Veranstaltungen ausgeschlossen werden.
- 13.5** Während eines Laufes ausgesprochene Verwarnungen, Stop-and-go-Strafe, Zeitstrafen, Boxendurchfahrtsstrafe und Zwangsboxenstopp sind Entscheidungen des Rennleiters aufgrund von Vergehen und können nicht nachträglich angefochten werden.
- 13.6** Strafen die einen Rundenabzug, eine Disqualifikation für einen Lauf, oder die Disqualifikation für das gesamte Rennen, bedürfen, sind sofort, spätestens jedoch am Ende eines Laufes zu verlautbaren und anschließend auf der Anschlagtafel zu vermerken. Nur gegen diese Strafen kann Protest durch den Fahrervertreter eingelegt werden. Der Protest muss dem Rennleiter innerhalb von 5 Minuten, nach dem Vermerken auf der Anschlagtafel, bekannt gegeben werden. Über den Protest entscheidet die Jury.

14 VON DER SEKTION VB UNTERSTÜTZTE RENNserien (ÖFMAV-SANKTIONIERT)

- 14.1** Die Sektion VB unterstützt regionalen Rennserien jährlich mit €300.- und einem Startnummernsatz je Rennen (Ausgabe bei der GV nach durchgeführten Rennen) und einmalig mit 5 Leihtranspondern.
Werden die Ergebnisse und Wertungen auf der OFMAV Homepage veröffentlicht, können zusätzlich €100.- Förderung beim Sektionsmeeting zugesprochen werden.
- 14.2** Für jede Rennserie muss ein Verantwortlicher mit Email benannt werden, dem auch die Förderung ausbezahlt wird.
Die genaue Festlegung erfolgt jährlich bei der GV durch den Sektionsvorstand.
Je nach Starter- und Rennanzahl kann die Förderung reduziert werden und wird binnen 4 Wochen nach der GV ausbezahlt.
- 14.3** Startgeldabgaben an die Sektion VB sind nicht notwendig.
- 14.4** Jede Rennserie darf bis auf nachfolgende Punkte nach seinem eigenen Reglement die Rennen abwickeln.
- 14.4.1 Alle Teilnehmer müssen eine OFMAV Lizenz haben.
 - 14.4.2 Die Rennserie besteht aus mindestens 3 und maximal 4 Rennen.
 - 14.4.3 Die Läufe dürfen nicht am Termin einer OM oder dem Wochenende davor angesetzt werden.
 - 14.4.4 Jedes Rennen muss spätestens 4 Wochen vor dem Renntermin auf der OFMAV Homepage im Rennkalender angelegt und die Ausschreibung als Anhang vorhanden sein.
 - 14.4.5 Die Rennen dürfen maximal Zweitageveranstaltungen sein.
 - 14.4.6 Die Vorläufe dürfen maximal 5 Minuten dauern.
- 14.5** Mögliche unterstützte Rennserien und Verantwortliche.
- | | |
|-------------------------|--------------------------------------|
| Ost-Cup: | Flicker Harald, Wimmer Karl |
| Thermenland-Trophy: | Wendler Walter, Schadler Thomas |
| Kärntner Meisterschaft: | Schnabl Michael |
| Oberösterreich-Cup: | Steinbock Gerhard, Freilinger Werner |

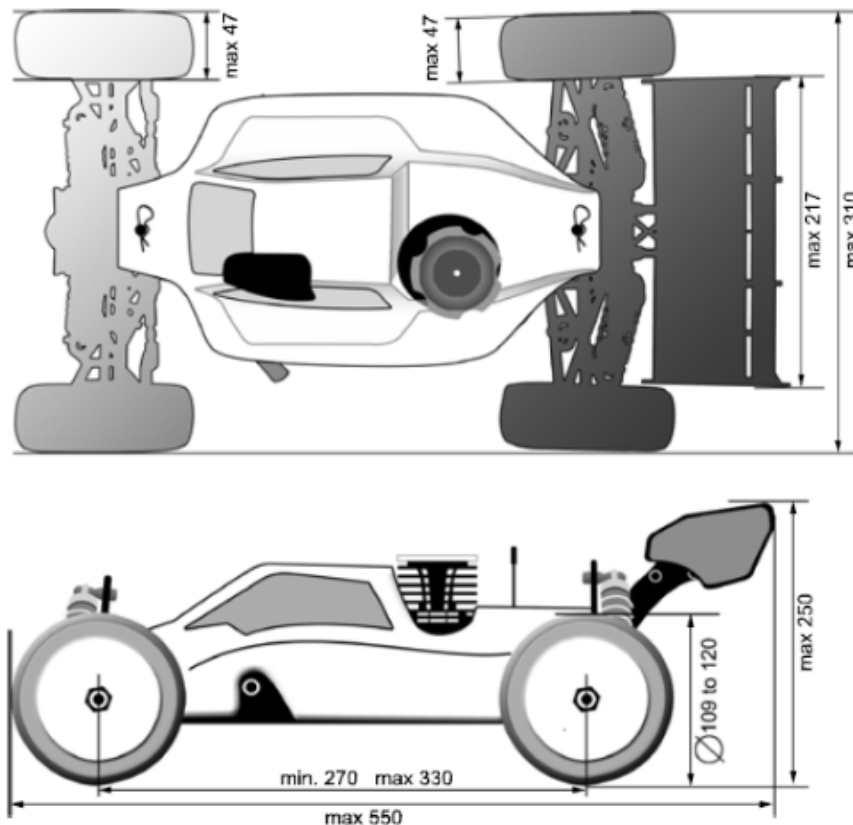
15 SEKTIONSVORSTAND VB

Sektionsobmann	Freilinger Werner E-Mail: freilinger.werner@gmx.at
Sektionsschriftführer	Flicker Harald E-Mail: harald.flicker@ktv-wt.at
Sektionskassier	Flicker Harald E-Mail: harald.flicker@ktv-wt.at
Sektionskonto ÖFMAV- VB:	IBAN: AT02 2011 1828 3132 4200 Name: Sektion VB

16 TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN VERBRENNER BUGGY 1:8

- 16.1** Um eine gleich bleibende technische Abnahme der Fahrzeuge zu gewährleisten, muss bei jedem OM Lauf, ein vom OFMAV zur Verfügung gestellter Prüfkoffer, verwendet werden.
- 16.2** Außenmaße:
- 16.2.1 Länge über alles: max. 550mm
 - 16.2.2 Breite über alles: max. 310 mm
 - 16.2.3 Radstand: 270 - 330 mm
 - 16.2.4 Höhe über alles: 250 mm
 - 16.2.5 Die Breite des Fahrzeuges ist mittels der OFMAV Lehre (2 Leisten mit 120 mm Höhe in einem Abstand von 310,2) zu messen. Unter dem Fahrzeug müssen in der Messvorrichtung zwei Böcke mit 27mm Höhe als Begrenzung vom Einfederweg verwendet werden. Zur Messung wird das Fahrzeug nach unten auf den Block und gleichzeitig gegen eine Seitenbegrenzung gedrückt – auf der gegenüber liegenden Seite dürfen die Räder die Seitenbegrenzung nicht berühren und in den verbleibenden Spalt muss zumindest ein Blatt Papier passen. Die Höhe wird im ausgefederten Zustand inkl. Überrollbügel und Spoiler aber ohne Antenne gemessen.
- 16.3** Motor:
- 16.3.1 2-Takt Verbrennungsmotor mit max. 3,5 cm³
 - 16.3.2 4-Takt Verbrennungsmotor mit max. 6,5 cm³
- 16.4** Tank:
- 16.4.1 Der Tankinhalt darf max. 125 cm³ inklusive aller Leitungen und Filter vom Tank zum Motor nicht überschreiten
 - 16.4.2 Ergibt die erste Messung des Tankinhaltes mehr als 125 cm³, so muss eine zweite Messung durchgeführt werden. Ist die Außentemperatur über 20 °C, ist eine Abkühlzeit von 15 Minuten zu warten, dazu kann aber der Tank aus dem Auto ausgebaut werden. Der Ausbau darf nur in der technischen Abnahme durch den Fahrer oder einen Offiziellen erfolgen, das Fahrzeug darf nicht in das Fahrerlager gebracht werden. Ergibt diese zweite Überprüfung einen korrekten Tankinhalt, so gilt der Tank als reglementgerecht.
 - 16.4.3 Im Tank dürfen sich zur Reduktion des Tankvolumens keine losen Teile befinden (die Tankeinsätze müssen fest verschraubt sein).
- 16.5** Es dürfen nur EFRA homologierte Auspufftöpfe eingesetzt werden. Die EFRA Nummer muss ersichtlich sein.
- 16.6** Reifen: Die Reifen müssen einen Durchmesser zwischen 109 mm und 120 mm haben. Die maximale breite darf maximal 47mm betragen. Sie müssen mit Ausnahme der Seitenwandbeschriftung schwarz sein.
- 16.7** Gewicht: Das minimale Gewicht des Fahrzeuges muss im fahrfertigen Zustand und mit leerem Tank 3200g betragen.
- 16.8** Spoiler
- 16.8.1 Maximalmaße 217 x 85 mm
 - 16.8.2 Der Spoiler wird von der untersten Vorderkante bis zur obersten Hinterkante gemessen. Mehrfachflügel sind erlaubt.
 - 16.8.3 Die Seitenflächen des Spoilers dürfen 100 x 70 mm nicht überragen.

- 16.9** Karosserie: Die RC Anlage und der Tank müssen von der Karosserie verdeckt werden. Es ist genügend Fläche zur Montage der Startnummern an drei Seiten vorzusehen, sodass die Nummern für die Rundenzählung klar sichtbar sind.
- 16.10** Rammschutz: Der vordere Rammschutz (Bumper) hat aus nachgiebigem Material zu bestehen (kein Metall erlaubt).
- 16.11** Elektronische Fahrhilfen:
 Lenkung und Gas/Bremse dürfen nur durch eine direkte Aktion des Fahrers der die Fernsteuerung verwendet gesteuert werden. Die Verwendung von Traction Control Systemen, Active Suspension Systemen und jede Gyroskop oder G-Kraft-Sensor unterstützte Lenkungskontrolle sind strikt verboten. Sensoren sind nur für die passive Datenaufzeichnung erlaubt und dürfen nicht zur Performance Einstellung des Modells während des Fahrens verwendet werden. Jegliche Art der Telemetrie mit aktiver Übertragung ist verboten. Fahrer die ein oben beschriebenes System benutzen, werden vom Rennen disqualifiziert und können für eine Periode von 5-10 Jahren von ÖFMAV Veranstaltungen ausgeschlossen werden.



17 TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN VERBRENNER TRUGGY 1:8

17.1 Außenmaße:

- 17.1.1 Länge über alles: max. 730 mm
- 17.1.2 Breite über alles: max. 465 mm
- 17.1.3 Radstand: 45 - 405 mm
- 17.1.4 Höhe über alles: 50 mm

17.2 Motor: 2-Takt Verbrennungsmotor mit max. 4,67cm³ / 28er

17.3 Tank:

- 17.3.1 Der Tankinhalt darf max. 150 cm³ inklusive aller Leitungen und Filter vom Tank zum Motor nicht überschreiten
- 17.3.2 Messmethode: siehe Buggy
- 17.3.3 Im Tank dürfen sich zur Reduktion des Tankvolumens keine losen Teile befinden (die Tankeinsätze müssen fest verschraubt sein).

17.4 Antriebsstrang: Der Antrieb muss wie beim Buggy über drei Differentiale gehen und darf kein mehrstufiges Getriebe enthalten.

17.5 Auspuff: siehe Buggy

17.6 Reifen: Der Durchmesser der Felgen muss minimal 80 mm, jener der Reifen minimal 118 mm betragen. Buggyreifen sind nicht erlaubt. Die Reifen müssen mit Ausnahme der Seitenwandbeschriftung schwarz sein.

17.7 Gewicht: Das Gewicht des Fahrzeuges muss im fahrfertigen Zustand und mit leerem Tank minimal 4.000 Gramm betragen.

17.8 Spoiler: siehe Buggy

17.9 Karosserie: Die Karosserie muss einen Truck darstellen, Buggy-Karosserien sind nicht erlaubt. Die Seitenscheiben dürfen komplett entfernt werden, bei der Frontscheibe die Hälfte. Es ist genügend Fläche zur Montage der Startnummern an drei Seiten vorzusehen, sodass die Nummern für die Rundenzählung klar sichtbar sind.

17.10 Rammschutz: siehe Buggy

17.11 Elektronische Fahrhilfen: siehe Buggy.