



Österreichischer Motorsportverband

INTERNATIONALE

AUTOCROSS

STAATSMEISTERSCHAFT

REGLEMENT 2010

Österreichischer Motorsportverband

Vereinssitz: Hollabrunn, ZVR-Zahl: 767 28 23 23

Obmann: Gerhard Rammerstorfer
Sauerbruchstraße 52/11
A-4600 Wels

ÖMSV AUTOCROSS Staatsmeisterschaft – Reglement 2010

Änderungshistorie

Version	Datum	Änderung	Geändert von
0.1	05.12.2009	Sitzung in Aggsbach	Gerhard Rammerstorfer
0.2	02.01.2010	Sitzung in Aggsbach	Gerhard Rammerstorfer
0.3	27.02.2010	Sitzung in Gußwerk	Gerhard Rammerstorfer
1.0	29.03.2010	Freigabe Reglement 2010	Gerhard Rammerstorfer

© Österreichischer Motorsportverband ÖMSV

Inhaltsverzeichnis

1	ALLGEMEIN.....	6
1.1	Zugelassene Fahrzeuge	6
1.2	Klasseneinteilung.....	6
2	TEILNEHMER	7
2.1	Fahrer und Wagenpass	7
2.1.1	Jahreslizenz	7
2.1.2	Tageslizenz.....	7
3	SICHERHEITSVORSCHRIFTEN FÜR DEN FAHRER.....	8
3.1	Sturzhelm	8
3.2	Schutzkleidung	8
3.3	Sicherheitsgurt.....	8
4	TECHNISCHE BESTIMMUNGEN	9
4.1	Allgemein.....	9
4.1.1	Zugelassene Treibstoffe.....	9
4.1.2	Tank und Leitungen	9
4.1.3	Stromkreisunterbrecher.....	9
4.1.4	Batterie	9
4.1.5	Bremsleuchten / Warnleuchte (Staublicht)	10
4.1.6	Bremse	10
4.1.7	Reifen	10
4.1.8	Startnummer	10
4.1.9	Aufkleber Sponsoren.....	10
4.1.10	Rückspiegel	11
4.1.11	Motorentlüftung	11
4.1.12	Lenkung	11
4.1.13	Abschleppösen.....	11
4.1.14	Kardanwelle / Kettenschutz / Zahnradschutz.....	11
4.1.15	Schutz gegen Steinschlag.....	11
4.1.15.1	Gitter (vorne)	12
4.1.15.2	Gitter (seitlich)	12
4.1.15.3	Windschutzscheibe.....	12
4.1.16	Fahrersitz	12
4.1.17	Lärmpegel.....	13
4.2	Tourenwagen.....	14
4.2.1	Karosserie.....	14
4.2.1.1	Überrollkäfig	15
4.2.1.2	Feuerschot.....	16
4.2.2	Motor.....	16
4.2.3	Auspuff.....	16
4.2.4	Kühler	16
4.2.5	Kotflügel.....	16

ÖMSV AUTOCROSS Staatsmeisterschaft – Reglement 2010

4.3	Buggies.....	17
4.3.1	Karosserie.....	17
4.3.1.1	Überrollkäfig	17
4.3.1.2	Feuerschot.....	18
4.3.2	Motor.....	18
4.3.3	Kühler	18
4.3.4	Auspuff.....	18
4.3.5	Kotflügel.....	18
4.4	Geplante Änderungen	19
5	UMWELTSCHUTZ	20
6	RENNABWICKLUNG.....	21
6.1	Anmeldung	21
6.2	Fahrzeugabnahme.....	21
6.3	Training.....	22
6.4	Fahrerbesprechung	22
6.5	Alkoholkontrolle	22
6.6	Rennverlauf	23
6.6.1	Reparaturzeit	23
6.6.2	Renndauer	24
6.6.3	Wertung bei Abbruch	24
6.6.4	Frühstart	24
6.6.5	Abmelden.....	24
6.7	Startablauf	24
6.7.1	Klassenteilung (A/B-Vorlauf)	24
6.7.2	Startzusammenlegung	25
6.7.3	Startaufstellung	25
6.8	Abschleppen.....	26
6.9	Verlassen der Rennstrecke	26
6.10	Protestfrist	26
6.11	Siegerehrung.....	26
7	FLAGGENZEICHEN.....	27
8	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN.....	28
8.1	Haftung.....	28
8.2	Vorschriften im Fahrerlager	28
8.3	ÖMSV Funktionäre	28
8.3.1	Rennleiter.....	28
8.3.2	Sportkommissäre	28
8.3.3	Technische Kommissäre	29
8.3.4	Rennbüro	29
8.3.5	Sportkommission.....	29
8.4	Strafen	30
8.5	Proteste	31
8.5.1	Proteste gegen die Kubatur eines Motors:	31

9	MEISTERSCHAFTSWERTUNG	32
9.1	Tageswertung	32
9.1.1	Preisgeld	32
9.2	Jahreswertung	32
9.3	Finanzierung der Meisterschaft	33
9.3.1	Lizenzgebühren.....	33
9.3.2	Strafen	33
9.3.3	Nenngeld.....	33
9.3.4	Veranstalterabgaben an den ÖMSV.....	33
10	ORGANISATION ÖMSV	34
10.1	Vorstand.....	34
10.2	Funktionäre	34
10.3	Mitgliedsvereine.....	35

1 Allgemein

Dieses Reglement ersetzt alle vorherigen Ausgaben.

Der Österreichische Motorsportverband (**ÖMSV**) schreibt die „Internationale Österreichische Staatsmeisterschaft 2010 im Autocross“ zu folgenden Bedingungen aus:

1.1 Zugelassene Fahrzeuge

TOURENWAGEN: Fahrzeuge aller Typen und jedes Baujahres. Motorblock, Bodenplatte und Karosserie (Motorhaube, Kofferraumdeckel oder Hecktüre, Kotflügel und Türen) sind markengebunden. Es dürfen keine Motorradmotoren verwendet werden. Der Motor muss im dafür vorgesehenen Raum untergebracht werden (Einbaurichtung des Motors ist egal).

BUGGIES: Einsitzige vierrädrige Autocross-Spezialfahrzeuge mit 2- oder 4-Rad Antrieb, die speziell für die Teilnahme an Autocrossrennen konstruiert und gebaut wurden. Der Motor ist freigestellt.

1.2 Klasseneinteilung

- Klasse 1: Tourenwagen 2-Rad bis 1600 ccm
- Klasse 2: Tourenwagen 2-Rad bis 2000 ccm
- Klasse 3: Tourenwagen 2-Rad bis 5000 ccm
- Klasse 4: Tourenwagen Allrad bis 5000 ccm
- Klasse 5: Buggies 2-Rad mit Motorradmotoren bis 1400 ccm
Buggies 2-Rad mit PKW Motor bis 1600 ccm
- Klasse 6: Buggies 2-Rad bis 5000 ccm
- Klasse 7: Buggies Allrad bis 1600 ccm
- Klasse 8: Buggies Allrad bis 5000 cm

2 Teilnehmer

2.1 Fahrer und Wagenpass

- Jeder Fahrer, der an einem ÖMSV-Staatsmeisterschaftslauf teilnehmen möchte, muss eine ÖMSV-Tages- oder Jahreslizenz lösen.
- Als Fahrerlizenz ist ein Ausweis vorgesehen.
- Jeder FIA-Lizenz-Inhaber, der punkteberechtigt sein möchte, oder mehr als einmal an einem ÖMSV-Staatsmeisterschaftslauf teilnimmt, muss eine ÖMSV-Lizenz lösen.
- Bei Verlust der Fahrerlizenz ist ein Duplikat anzufordern (Kosten: € 20,00).
- Bei einem Wechsel in eine andere Klasse ist eine Gebühr von € 20,00 zu entrichten.

2.1.1 Jahreslizenz

- Zur Erlangung der Lizenz wird ein gültiger Führerschein der Klasse B benötigt.
- Zur Lizenzerteilung ist die **ärztliche Bestätigung** im Antragsformular unbedingt notwendig (OSK Arzt-Bestätigungen werden anerkannt).
- Für die Fahrerlizenz ist ein Passfoto des Antragstellers (nicht älter als zwei Jahre) und ein aktuelles Foto des Fahrzeuges erforderlich. Beide Fotos müssen rechtzeitig elektronisch per eMAIL an info@autocross.or.at gesendet werden.
- Der Lizenzantrag muss **bis zum Stichtag 31. März 2010** bei der Schriftführung eingelangt sein. Wird dieser Stichtag nicht eingehalten, beträgt die Lizenzgebühr € 80,00.
- Wenn erst während der laufenden Saison das erste Mal gestartet wird, muss der Lizenzantrag 14 Tage vor dem Rennen bei der Schriftführung eingelangt sein.
- Der Kostenbeitrag für die Fahrerlizenz beträgt € 55,00 (inkl. motorsportbezogener Unfallversicherung für die laufende Saison).
- **Beantragte Lizenzen sind zu bezahlen, auch wenn diese nicht benutzt werden!**
- Die Lizenz erlischt mit Ende eines Kalenderjahres.

2.1.2 Tageslizenz

- Es kann auch eine Tageslizenz zu € 30,00 (inkl. motorsportbezogener Unfallversicherung für die laufende Saison) beantragt werden. Für diese wird keine Fahrerlizenz ausgestellt.
- Zur Erlangung der Lizenz wird ein gültiger Führerschein der Klasse B benötigt.
- Zur Lizenzerteilung ist die **ärztliche Bestätigung** im Antragsformular unbedingt notwendig (OSK Arzt-Bestätigungen werden anerkannt).
- Inhaber einer Tageslizenz sind für die Jahreswertung nicht punkteberechtigt.

3 Sicherheitsvorschriften für den Fahrer

Jeder Fahrer ist von der Inbetriebnahme bis zum Abstellen des Fahrzeuges obligatorisch verpflichtet, folgende Schutzausrüstung zu tragen:

3.1 Sturzhelm

- Es darf ausschließlich ein Sturzhelm mit dem Prüfzeichen ECE oder ein FIA homologierter Motorsporthelm verwendet werden.
- Wenn das Fahrzeug keine Windschutzscheibe aus Polykarbonat oder Verbundglas hat, muss das Visier geschlossen sein bzw. eine Motocrossbrille getragen werden.

3.2 Schutzkleidung

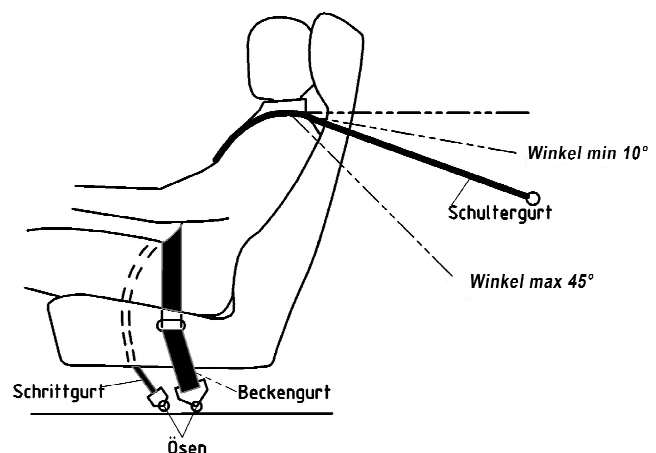
- Es darf ausschließlich flammabweisende Schutzkleidung mit eingesticktem FIA-Prüfzeichen verwendet werden (FIA Norm 1986 oder 8856/2000).
- Schuhe aus Nomex oder Leder.
- Flammabweisende Handschuhe (FIA Norm 1986 oder 8856/2000).
- Feuerfester Kopfschutz (FIA Norm 1986 oder 8856/2000).
- Nackenschutz ist Pflicht.

3.3 Sicherheitsgurt

Im Fahrzeug muss ein Sechspunktgurt angebracht sein. Jeder Befestigungspunkt muss separat befestigt werden. Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm verwendet werden. Originale Befestigungspunkte dürfen unverändert verwendet werden.

Die vorderen Befestigungspunkte müssen links und rechts neben dem Sitz liegen, die Oberen hinter dem Sitz am Boden oder an der Querstrebe des Überrollbügels. Die Gurte müssen so lange sein, dass im geschlossenen Zustand die Gurtenden mindestens 5 cm über die letzte Befestigung gehen.

Die Schultergurte müssen parallel in Schulterbreite und in einem Winkel von mindestens 10° bis maximal 45° von der Schulter nach unten zu den hinteren Befestigungspunkten laufen, damit ein Herausrutschen aus dem Sicherheitsgurt verhindert wird. (Empfohlen wird jedoch ein Winkel von 15 bis 20°)



Sollte der Sitzhersteller andere Einbauvorschriften vorschreiben, so sind diese zwingend einzuhalten.

Beschädigte, eingerissene oder angebrannte Gurte müssen ausgetauscht werden!

4 Technische Bestimmungen

4.1 Allgemein

Fahrzeuge, deren Konstruktion eine Gefahr darzustellen scheinen, können von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

4.1.1 Zugelassene Treibstoffe

- Es dürfen nur Benzin- und Dieseltreibstoffe sowie Erdgas verwendet werden.

4.1.2 Tank und Leitungen

- Inhalt höchstens 15 Liter Kraftstoff.
- Befindet sich der Tank im Fahrgastraum, muss dieser vollkommen mit feuerfestem Material abgeschirmt sein.
- Kraftstoffleitungen, die durch den Fahrgastraum führen, müssen entweder in einem Metallrohr geführt werden, oder die Leitung muss ein Metallrohr sein.
- Die Tankbelüftung am Tankdeckel ist unzulässig. Ein Rohr oder Schlauch muss nach unten führen, damit bei einem Überschlag kein Treibstoff auslaufen kann.
- Der Tank muss aus Metall sein.
Ein Kunststofftank ist nur dann zulässig, wenn es sich um einen FIA zugelassenen Sicherheitstank handelt. (FIA FT3 Tank)
- Selbstgebaute Tanks dürfen ein Maximalvolumen von 15 Liter haben.
- Der Tank muss sicher befestigt sein. (Eine Befestigung mit Gurten ist nicht zulässig.)

4.1.3 Stromkreisunterbrecher

- Muss links am Fahrzeug vor dem Gitter oder der Windschutzscheibe angebracht sein.
- Muss mit einem roten Blitz auf blauem oder gelbem Hintergrund gekennzeichnet sein.
- Sämtliche Verbraucher müssen damit abgeschaltet werden.

4.1.4 Batterie

- Die Batterie muss sicher angebracht sein.
- Der Pluspol der Batterie muss abgedeckt sein.
- Wenn sich die Batterie im Fahrgastraum befindet, muss sie durch eine geschlossene Abdeckung gesichert werden, damit es bei Unfällen zu keiner Verätzung kommen kann. Die Abdeckung muss den gesamten Inhalt der Batterie auffangen können. In der Abdeckung muss ein saugfähiges Material angebracht werden.
(Wenn eine Gelbatterie verwendet wird, ist die Abdeckung nicht erforderlich.)
- Die Batterie muss mit 2 senkrecht stehenden Gewindestangen (mindestens 6 mm) und einem quer darüber liegenden Metallbügel (mindestens 15 mm breit und 4 mm Dicke oder mindestens 2 mm Dicke bei Verwendung von Profilmaterial) sicher befestigt sein.
- Eine zweite unabhängig davon wirkende Sicherung am Batteriefuß wird empfohlen.

4.1.5 Bremsleuchten / Warnleuchte (Staublicht)

- Jedes Fahrzeug muss mit zwei Bremsleuchten und einem Warnlicht mit mindestens 56 cm² ausgerüstet sein. Diese müssen mindestens 50 cm vom Boden entfernt und mit einer 21W Lampe mit Reflektor versehen sein.
- Alternativ sind auch klar erkennbare rote Leuchten des Typs LED erlaubt. Diese müssen mit mindestens 60 Dioden auf einer Fläche von mindestens 50 cm² bestückt und mindestens zweireihig sein.
- Die beiden äußeren Leuchten müssen als Bremsleuchten funktionieren, die mittlere dient als Warnleuchte.
- Die Bremsleuchten müssen von der Sitzposition des nachfolgenden Fahrzeuges sichtbar sein (dürfen nicht von Spoiler oder Heckflügel verdeckt werden) und sollen von der Warnleuchte so weit als baulich möglich entfernt sein.

4.1.6 Bremse

- Eine Zweikreisbremse, die auf alle 4 Räder wirkt, ist vorgeschrieben.
- Eine Feststellbremse ist freigestellt.
- Bremsleitungen, die zu den Rädern führen, müssen mit einer Scheuerwendel gegen Steinschlag geschützt werden.
- Sind an den Bremsleitungen sichtbare Schäden vorhanden, ist das Fahrzeug nicht startberechtigt.

4.1.7 Reifen

- Es muss achsgleich die gleiche Reifendimension gefahren werden.
- FIA zugelassene Autocrossreifen sind erlaubt.
- Nachgeschnittene Reifen und Reifen ohne FIA-Genehmigung sind zulässig, wenn deren Profilbreite maximal 11 mm beträgt. Gemessen wird ²/₃ unterhalb der Lauffläche.
- Stollenreifen (maximal 15 mm Profilbreite) sind nur nach gesonderter Freigabe durch den Rennleiter zulässig.

4.1.8 Startnummer

- Alle Fahrzeuge müssen ein ausreichend stabiles (darf nicht flattern) Dachpaneel in der Größe 40 x 30 cm haben, welches beidseitig mit den Startnummern beschriftet wird.
- Zusätzlich wird an der Motorhaube oder Frontabdeckung eine Startnummer angebracht.
- Die Startnummern werden bei der 1. technischen Abnahme der Saison kostenlos vergeben. Weitere Startnummernaufkleber sind zu bezahlen.
- Der Fahrer muss dafür sorgen, dass die Startnummern bei jedem Lauf gut lesbar sind.

4.1.9 Aufkleber Sponsoren

- Für Sponsoren des ÖMSV ist eine Werbefläche zur Verfügung zu stellen.

4.1.10 Rückspiegel

- Jedes Fahrzeug muss mit zwei ausreichend großen Außenrückspiegel (links und rechts) ausgerüstet sein.

4.1.11 Motorentlüftung

- Wenn das Schmiersystem eine offene Gehäuseentlüftung aufweist, muss das aufsteigende Öl in einem Ölsammler (ölfester Kunststoffbehälter) abgeleitet werden.

4.1.12 Lenkung

- Die Lenkung ist freigestellt.
- Die Lenkradsperre (Sperrmechanismus) muss ausgebaut sein!

4.1.13 Abschleppösen

- Müssen vorne und hinten fix montiert sein.
- Müssen deutlich markiert, leicht erreichbar und leuchtend gelb, orange oder rot gefärbt sein.
- Sie dürfen nicht über den Umriss der Karosserie (von oben gesehen) hinausragen.

4.1.14 Kardanwelle / Kettenschutz / Zahnradschutz

- Ketten, Zahnräder und Riemen sind abzudecken.
- Kardanwellen (inkl. Gelenken) oder Ketten, die durch den Fahrgastraum führen, müssen **vollständig** durch einen Tunnel abgedeckt sein.
- Es dürfen keine zusätzlichen Leitungen (Benzin, Öl, Strom,...) im Kardantunnel untergebracht sein.

4.1.15 Schutz gegen Steinschlag

- Die Fahrzeuge müssen vorne einen wirksamen Schutz gegen Steinschlag haben (Windschutzscheibe oder Gitter).
- Der Fahrer darf im angegurteten Zustand nach vorne, oben und seitlich nicht hinausreichen können.
- Das Sichtfeld muss mindestens 30 cm hoch sein (sowohl beim Front- als auch beim Seitengitter).
- Heckfenster oder Seitenscheiben müssen entfernt oder durch mindestens 3 mm dickes Polykarbonat oder durch ein Gitter ersetzt werden.

4.1.15.1 Gitter (vorne)

- Der Abstand darf maximal 20 x 20 mm betragen.
- Das Gitter muss aus Eisen bestehen.
- Die reine Drahtstärke muss mindestens 1,5 mm betragen.

4.1.15.2 Gitter (seitlich)

- Der Abstand darf maximal 50 x 50 mm betragen.
Alternativ dürfen für den Motorsport angebotene handelsübliche Sicherheitsnetze verwendet werden.
- Das Gitter muss aus Eisen bestehen.
- Die reine Drahtstärke muss mindestens 1,5 mm betragen.

4.1.15.3 Windschutzscheibe

- Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas oder mindestens 5 mm dickem Polycarbonat bestehen.
- Stark beschädigte oder zersprungene Scheiben müssen ersetzt werden. Ist keine Scheibe vorhanden, muss diese durch ein Gitter ersetzt werden.

4.1.16 Fahrersitz

- Er muss so montiert sein, dass er starr mit dem Chassis/der Karosserie montiert ist.
- Der Sitz muss über eine Kopfstütze verfügen. Die Abmessungen der Kopfstütze müssen so gestaltet sein, dass der Kopf des Fahrers nicht zwischen Überrollkäfig und Kopfstütze eingeklemmt werden kann.
- Halterungen müssen an der Karosserie/am Chassis mit mindestens vier Befestigungsstellen pro Sitz angebracht werden, wobei Bolzen/Schrauben mit einem Durchmesser von mindestens 8 mm sowie Gegenstück verwendet werden müssen.
- Falls für die Einstellung der Sitze Schienen benutzt werden, muss es sich um FIA homologierte Sitze und Schiene handeln.
- Sollte keine ordentliche Gurtführung möglich sein dürfen, falls erforderlich, Löcher in den Schalensitz gebohrt werden. Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte durch Reiben an scharfen Kanten nicht beschädigt werden können. Die Sitzschale muss danach örtlich verstärkt werden, so dass sie zumindest ihre Original-Beständigkeit behält.
- FIA-homologierte Fahrersitze werden empfohlen.

4.1.17 Lärmpegel

Der Grenzwert beträgt 100 dB(A) + 3% Messtoleranz und wird mittels der Nahfeld-Messmethode festgestellt.

- Die Messgeräte müssen der Genauigkeitsklasse 1 oder 2 entsprechen.
- Die Geräte müssen auf „Langsam“ (Slow) und auf den Bewegungsfiler „A“ eingestellt werden.
- Aufstellung des Mikrofons zur Auspuffmündung in gleicher Höhe, jedoch mindestens 20 cm über den möglichst ebenen Boden, im Abstand von 50 cm (+/- 2,5cm) von der Auspuffmündung, im Winkel von 45° (+/- 10°) zur Ausströmrichtung.
- Bei dicht nebeneinander liegenden Doppelrohren ist eines der beiden Rohre als Bezugspunkt zu wählen.
- Bei weiter auseinander liegenden Endrohren ist an jedem Rohr zu messen. Es gilt der höhere Wert.
- Auf die Messfläche ist in der Höhe der Mitte der Austrittsöffnung der Abgasanlage eine Unterlage (Teppich) mit einer Mindestgröße von 150 x 150 cm zu legen.
- Im Umkreis von 4 m um das Mikrophon dürfen keine reflektierenden Gegenstände (zB Wand, Baum, Leitplanke,...) oder irgendwelche Geräuschquellen (zB laufende Motoren) vorhanden sein.
- Bis zu zwei Personen dürfen sich hinter dem Mikrophon aufhalten.
- Es wird einheitlich bei einer Motordrehzahl von 4500 min⁻¹ gemessen.
- Der Geräuschwert ist dreimal zu messen und ein Mittelwert zu bilden. Der einzeln festgestellte Messwert ist stets auf die volle Zahl (zB 101,7 auf 101) abzurunden, dh ohne Dezimal-Kommastelle zu verwenden. Der dann errechnete Durchschnittswert ist nicht zu runden.
- Der gemittelte Messwert darf den Grenzwert nicht überschreiten.
- Alle Messverfahrenstoleranzen, wie witterungsbedingte Einflüsse (Wind, Luftdruck, Luftfeuchtigkeit etc) sind in der zum jeweiligen Grenzwert angegebenen Toleranz bereits enthalten.

Wind- und andere Störgeräusche müssen 10dB(A) unter dem Grenzwert liegen, d.h. sie dürfen also nicht mehr als 90dB(A) bei einem Grenzwert von 100dB(A) betragen.

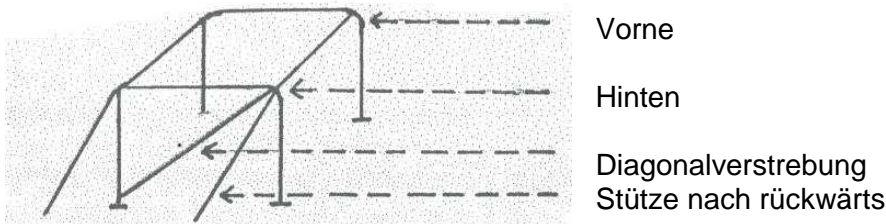
4.2 Tourenwagen

4.2.1 Karosserie

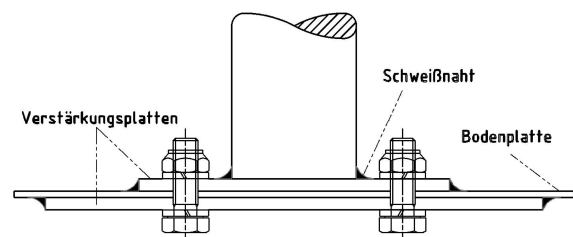
- Der Zustand der Karosserie muss technisch einwandfrei sein. Beschädigte oder stark verbeulte Teile müssen erneuert werden.
- Weiters darf die Karosserie keine scharfen Winkel und vorne keine Rammbügel aufweisen.
- Alle Rohre, welche die Karosserie begrenzen, müssen mit einem Rohrbogen nach innen enden und am Ende verschlossen sein.
- Das Dach muss bei allen Fahrzeugen geschlossen sein.
- Die Karosserieform (Länge, Türeinteilung) muss der Originalform des Autos entsprechen.
- Kofferraumdeckel oder Hecktüre, Motorhaube, Kotflügel und Stoßstangen müssen bei jedem Start vorhanden und so gesichert sein, dass ein Aufgehen während der Fahrt verhindert wird.
- Es müssen typengebundene, unverstärkte Stoßstangen verwendet werden.
- Nichttragende Blechteile (Motorhaube, Hecktüre, Kotflügel, Radkastenverbreiterung und Türen) dürfen in Leichtbauweise ausgeführt sein.
- Bei Neubauten ab 2010 muss die Fahrertüre aus dem Originalrahmen bestehen. Nur die Außenhaut darf aus anderen Materialien bestehen. Schloss und Schlosszapfen müssen original bleiben. Die Innenverkleidung darf entfernt werden.
- Ab 2009 müssen sich bei allen Fahrzeugen beide Türen öffnen lassen und dürfen nicht verschweißt werden.
- Auf jeden Fall muss sichergestellt sein, dass der Fahrer bei einem Unfall auch von der Beifahrerseite aus geborgen werden kann.
- Eine Verstärkung der Frontpartie vor der Vorderachse ist nicht erlaubt.
- Der Originalrahmen darf bis zur Stoßstangenstützbefestigung mit maximal 2 mm starkem Knotenblech verstärkt werden.
- Eine Verstärkung der Stoßstangenbefestigung und der Stoßstange ist verboten. Damit dies geprüft werden kann muss die vordere Stoßstange leicht zu entfernen sein.
- Die Scheinwerfer müssen entfernt, die entstehenden Löcher abgedeckt werden.
- Im Fahrgastraum sind alle leicht brennbaren Teile zu entfernen.
- Im Nahbereich des Fahrers sind alle scharfen Teile gegen Verletzung zu sichern.
- Alle demontierten Streben und Verkleidungen sind komplett zu entfernen.
- Tragende Teile dürfen nicht angerostet sein.
- Es dürfen keine tragenden Teile entfernt werden.

4.2.1.1 Überrollkäfig

- Wenn der Überrollkäfig nicht homologiert ist (mit Zertifikat und Nummer an einem Rohr), ist auf die Verarbeitungsqualität und auf die Zweckmäßigkeit besonders zu achten.
- Als Mindestanforderung müssen zwei Überrollbügel, je einer vor und hinter dem Fahrer, sowie zwei Verbindungen auf „Nierenhöhe“ zwischen den Bügeln an der höchsten Stelle und eine seitliche Verbindung an der Fahrerseite angebracht werden. (Empfehlenswert ist ein Kreuz oder eine Strebe, die sich dem Türblech anpasst.) Der hintere Bügel muss mindestens eine Diagonalversteifung und zwei Abstützungen nach hinten aufweisen.



- Der Überrollkäfig muss den Fahrer beim Sitzen im Fahrzeug mit Helm in allen Richtungen mindestens 5 cm überragen.
- Als Material ist nahtlos kaltgezogener, unlegierter Kohlenstoffstahl mit maximal 0,30% Kohlenstoffgehalt und einer Zugfestigkeit von 350 N/mm^2 vorgeschrieben.
- Für den Hauptbügel sind Stahlrohre mit kreisrundem Querschnitt und den Mindestabmessungen von $38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ (jeweils Außendurchmesser und Wandstärke) vorgeschrieben.
- Der Flankenschutz auf der Fahrerseite muss die Mindestabmessung von $36 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aufweisen.
- Für die übrigen Rohre ist eine Mindestabmessung von $30 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ vorgeschrieben.
- Jeder Fahrer, dessen Auto dieses Maß nicht erfüllt, muss ein Festigkeits- und Schweißzertifikat vorweisen.
- Der Überrollbügel darf keinesfalls direkt auf das Chassis aufgeschweißt werden. An den Enden muss eine Verstärkungsplatte mit mindestens 4 mm Dicke und einer Fläche von 100 cm^2 angebracht sein. Unterhalb der Bodenplatte ist eine Gegenplatte anzubringen (siehe Zeichnung).
- Die beiden Verstärkungsplatten müssen am Chassis verschraubt und/oder verschweißt werden.
- Bei Neubauten ab 2010 muss die untere Platte zumindest 3 cm größer sein (siehe Zeichnung).



4.2.1.2 Feuerschot

Alle Fahrzeuge müssen mit einem Feuerschot (Wand zwischen Motor und Fahrersitz) ausgerüstet sein, welches verhindern soll, dass Feuer vom Motor des Fahrzeuges in den Fahrgastraum eindringt.

4.2.2 Motor

Der Motorblock darf durch einen beliebigen PKW-Motorblock des gleichen Fahrzeugherstellers ersetzt werden, vorausgesetzt, der Block (Kurbelwellengehäuse und Zylinder) wurde in mindestens 2500 Fahrzeugen des gleichen Fahrzeugherstellers in der Serie verbaut. Die Zylinder dürfen aufgebohrt oder ausgebüchsst werden.

Die übrigen Teile des Motors sowie dessen Hilfsaggregate wie z.B. Kolben, Zylinderkopf, Luftfilterelement und Luftfiltergehäuse, Gemischaufbereitung, Wasserkühler,... sind freigestellt. Eine Vorrichtung zur Motoraufladung darf somit hinzugefügt werden.

Für die Klasseneinteilung von Fahrzeugen mit Wankel- oder aufgeladenen Motoren wird der Hubraum mit dem Faktor 1,4 multipliziert. Jedes Fahrzeug darf nur mit einem Motor ausgestattet sein.

4.2.3 Auspuff

- Der Auspuff darf nicht mit dem Krümmer enden. Er muss mindestens einen Topf aufweisen.
- Wird der Auspuff durch den Fahrgastraum geleitet, so muss dieser isoliert und mit einer Blechverkleidung abgedeckt werden, damit keine Hitzeentwicklung oder Brandgefahr entsteht.
- Das Endrohr muss seitlich oder am Heck ins Freie enden. Der Abgasstrom darf nicht Richtung Boden geleitet werden.
- Die Lautstärkengrenzen müssen eingehalten werden.

4.2.4 Kühler

- Seine Lage ist frei.
- Reicht ein Kühler oder ein Ausgleichsbehälter in den Fahrgastraum, so müssen diese abgeschirmt sein. Eine Trennwand muss den Fahrer vollständig vor austretenden Flüssigkeiten schützen (gilt auch für Ölkühler).
- Es darf kein Wasserschlauch durch den Fahrgastraum führen, sondern nur Metallrohre. Im Bereich des Fahrers müssen diese thermisch isoliert sein.
- Aluplast und Hochdruckdampfschläuche sind erlaubt.

4.2.5 Kotflügel

- Die Kotflügel müssen die gesamte Breite der Räder abdecken.
- Bei allen Antriebsrädern müssen die Kotflügel zusätzlich mit Schmutzfängern ausgestattet sein. Diese müssen bis mindestens 10 cm unter die Radnabe reichen.

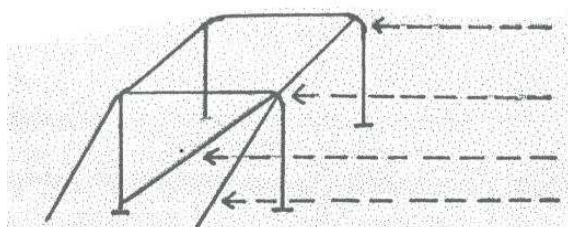
4.3 Buggies

4.3.1 Karosserie

- Der Zustand der Karosserie muss technisch einwandfrei sein. Beschädigte oder stark verbeulte Teile müssen erneuert werden.
- Weiters darf die Karosserie keine scharfen Winkel und vorne keine Rammbügel aufweisen.
- Alle Rohre, welche die Karosserie begrenzen, müssen mit einem Rohrbogen nach innen enden und am Ende verschlossen sein.
- Das Dach muss bei allen Fahrzeugen geschlossen sein.
- Jedes Buggy muss mit einem festen Boden ausgerüstet sein. Die Bodenplatte muss aus festem Material sein und darf nicht gelocht sein. Sie darf aber aus Alu bestehen. (Mindestdicke von 2 mm im Bereich des Fahrers.

4.3.1.1 Überrollkäfing

- Wenn der Überrollkäfing nicht homologiert ist (mit Zertifikat und Nummer an einem Rohr), ist auf die Verarbeitungsqualität und auf die Zweckmäßigkeit besonders zu achten.
- Als Mindestanforderung müssen zwei Überrollbügel, je einer vor und hinter dem Fahrer, sowie zwei Verbindungen auf „Nierenhöhe“ zwischen den Bügeln an der höchsten Stelle und eine seitliche Verbindung an der Fahrerseite angebracht werden. (Empfehlenswert ist ein Kreuz oder eine Strebe, die sich dem Türblech anpasst.) Der hintere Bügel muss mindestens eine Diagonalversteifung und zwei Abstützungen nach hinten aufweisen.
- Der Überrollkäfing muss den Fahrer beim Sitzen im Fahrzeug mit Helm in allen Richtungen mindestens 5 cm überragen.
- Als Material ist nahtlos kaltgezogener, unlegierter Kohlenstoffstahl mit maximal 0,30% Kohlenstoffgehalt und einer Zugfestigkeit von 350 N/mm² vorgeschrieben.
- Für den Hauptbügel sind Stahlrohre mit kreisrundem Querschnitt und den Mindestabmessungen von 38 mm x 2,5 mm oder 40 mm x 2 mm (jeweils Außendurchmesser und Wandstärke) vorgeschrieben.
- Für die übrigen Rohre ist eine Mindestabmessung von 30 mm x 2 mm vorgeschrieben.
- Jeder Fahrer, dessen Auto dieses Maß nicht erfüllt, muss ein Festigkeits- und Schweißzertifikat vorweisen.



Vorne

Hinten

Diagonalverstrebung

Stütze nach rückwärts

4.3.1.2 Feuerschot

Alle Fahrzeuge müssen mit einem Feuerschot (Wand zwischen Motor und Fahrersitz) ausgerüstet sein, welches verhindern soll, dass Feuer vom Motor des Fahrzeuges in den Fahrgastraum eindringt. Es ist besonders darauf zu achten, dass der Ölkühler ebenfalls abgeschirmt ist.

4.3.2 Motor

- Der Motor ist freigestellt
- Für die Klasseneinteilung von Fahrzeugen mit Wankel- oder aufgeladenen Motoren wird der Hubraum mit dem Faktor 1,4 multipliziert.
- Jedes Fahrzeug darf nur mit einem Motor ausgestattet sein. (Ausgenommen Allradbuggies.)
- Es ist ein Auffahrschutz hinter dem Motor anzubringen, dass bei einem Auffahrunfall Motor und Getriebe geschützt sind. Ketten, Zahnräder und Riemen sind abzudecken.

4.3.3 Kühler

- Seine Lage ist frei.
- Reicht ein Kühler oder ein Ausgleichsbehälter in den Fahrgastraum, so müssen diese abgeschirmt sein. Eine Trennwand muss den Fahrer vollständig vor austretenden Flüssigkeiten schützen (gilt auch für Ölkühler).
- Es darf kein Wasserschlauch durch den Fahrgastraum führen, sondern nur Metallrohre. Im Bereich des Fahrers müssen diese thermisch isoliert sein.
- Aluplast und Hochdruckdampfschläuche sind erlaubt.

4.3.4 Auspuff

- Der Auspuff darf nicht mit dem Krümmer enden. Er muss mindestens einen Topf aufweisen.
- Wird der Auspuff durch den Fahrgastraum geleitet, so muss dieser isoliert und mit einer Blechverkleidung abgedeckt werden, damit keine Hitzeentwicklung oder Brandgefahr entsteht.
- Das Endrohr muss seitlich oder am Heck ins Freie enden. Der Abgasstrom darf nicht Richtung Boden geleitet werden.

4.3.5 Kotflügel

- Bei jedem Lauf müssen über allen 4 Rädern Kotflügel montiert sein.
- Die Kotflügel müssen die gesamte Breite der Räder abdecken.
- Die Kotflügel müssen bis zur Radnabe aus festem Material bestehen.
- Bei allen Antriebsrädern müssen die Kotflügel zusätzlich mit Schmutzfängern ausgestattet sein. Diese müssen bis mindestens 10 cm unter die Radnabe reichen.
- Der Kotflügel soll am Radträger befestigt sein. Ist er an der Karosserie befestigt, so wird im ausgefederten Zustand gemessen.

4.4 Geplante Änderungen

Derzeit sind folgende Änderungen geplant:

2011

- Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator ausgestattet sein.
- Anpassung des Überrollkäfigs an internationale Vorschriften (FIA Anhang J, Artikel 253)
Bei Neubauten ist daher bereits jetzt darauf zu achten. Nähere Details können Sie bei unseren technischen Kommissaren erfahren.

2012

- Die Hubraumobergrenze wird auf 4000 ccm reduziert.
- Der Umrechnungsfaktor für geladene Motoren. Wie international üblich wird der Koeffizient auf 1,7 erhöht.
- Die Einführung eines Mindestgewichts (wie international üblich) wird angedacht.
- Achtung Übergangslösungen müssen ebenfalls an das aktuell gültige Reglement angepasst werden.

Darüber hinaus können Änderungen und Ergänzungen, welche die Sicherheit der Fahrer/Zuseher erhöhen, jederzeit vorgeschrieben werden.

5 Umweltschutz

- Unter der gesamten Fläche des Fahrzeuges ist im Fahrerlager eine ölfeste Plane zu legen und dessen Enden sind am Boden zu befestigen.
- Es muss zusätzlich eine ÖKO-Matte (ölfeste Plane, **Mindestmaß 1 x 1,5 m**) für die Ölwanne vorhanden sein.
- Weiters muss unter alle Geräte mit Verbrennungsmotoren (zB Notstromaggregat) eine ausreichend große Öko-Matte gelegt werden.
- Für jedes Fahrzeug muss eine Ölauffangwanne mit einem Mindestvolumen der zweifachen Motor-Ölfüllmenge vorhanden sein.
- Die Auffangwanne muss bei jedem, im Fahrerlager abgestelltem Rennfahrzeug sofort unter den Motorblock gestellt werden.
- Ist ein eigener Tankplatz vorhanden, so ist dieser bei jedem Tankvorgang ausnahmslos zu benützen.
- Nach Rennende muss verunreinigtes Material in der vom Veranstalter bereitgestellten ÖKO-Tonne entsorgt werden.
- Weitere Regelungen laut Genehmigungsbescheid der Veranstalter sind einzuhalten!

6 Rennabwicklung

6.1 Anmeldung

- Jeder Fahrer hat sich am Renntag beim Veranstalter anzumelden und erhält nach Vorlage der aktuellen Lizenz und durch Unterschreiben der Nennung eine Starterkarte.
- **Der Fahrer muss die vollständig ausgefüllte Nennung samt Originalunterschrift zur Anmeldung mitnehmen.**
- Mit der Unterzeichnung des Nennformulars unterwirft sich der Fahrer, und alle Teammitglieder, den Sportgesetzen des ÖMSV sowie den Vorschriften der Veranstalter und eventueller behördlicher Bescheide.
- Doppelstarts sind nicht erlaubt.
- Das Nenngeld beträgt generell für alle Klassen € 60,00.
Für den genannten Fahrer und zwei Mechaniker ist der Eintritt zur Veranstaltung frei.
- Meldet sich der Fahrer vor dem Zeittraining ab, bekommt er das Nenngeld rückerstattet.
Die Freikarten bleiben gültig.

6.2 Fahrzeugabnahme

- Bei der Fahrzeugabnahme muss der Lenker des Fahrzeuges anwesend sein.
- Die Starterkarte ist vorzulegen.
- Der Fahrer muss mit seiner kompletten Ausrüstung (Overall, Helm, ... die er bei dem Rennen verwenden wird) zur technischen Abnahme kommen.
- Aufkleber der Sponsoren und des ÖMSV sind anzubringen.
- Der Fahrer kann an einem Renntag nur mit einem Fahrzeug pro Klasse starten.
- Ohne technische Abnahme darf kein Fahrzeug auf die Rennstrecke. Zur Kontrolle muss die Starterkarte beim erstmaligen Befahren der Rennstrecke abgegeben werden.
- Nach Überschlagen müssen die Fahrzeuge, vor einer Teilnahme am nächsten Lauf, den technischen Kommissaren erneut vorgeführt werden.

6.3 Training

- Die Trainingszeit wird mittels der Zeitnehmung des ÖMSV elektronisch ermittelt.
- Das Zeittraining wird klassenweise gefahren.
- Die Reihenfolge innerhalb der Klasse wird abwechselnd auf- oder absteigend (1.Rennen aufsteigend, 2.Rennen absteigend usw.) laut Jahreswertung vorgenommen. Neue Fahrer oder Fahrer ohne Punkte werden am Ende in der Liste der Jahreswertung angefügt.
- Es gibt für jeden Fahrer nur ein Zeittraining.
- Erreicht ein Fahrer keine Zeit (Ausfall in der ersten Runde oder nicht am Start) so wird er ohne Zeittraining hinten angereiht.
- Ohne Teilnahme an einem Training (freies Training oder Zeittraining), oder absolvieren einer Besichtigungsrunde (langsameres Tempo), gibt es keine Starterlaubnis.
- In den Trainingsläufen sind maximal vier Fahrzeuge am Start.
- Es werden vier Runden gefahren, die schnellste Runde wird gewertet.
- Bleibt ein Fahrzeug auf der Ideallinie stehen, gibt es eine kurze Unterbrechung, das defekte Fahrzeug wird entfernt (darf aber seine versäumten Runden nicht mehr nachholen). Die restlichen Fahrzeuge (welche sofort wieder auf der Rennstrecke zu Start-Ziel fahren) absolvieren dann ihre restlichen Trainingsrunden inklusive einer Startrunde.
- Verlässt ein Fahrzeug vorzeitig die Rennstrecke, so gilt das Zeittraining für dieses Fahrzeug als beendet.

6.4 Fahrerbesprechung

- Die Fahrerbesprechung ist für Fahrer und Funktionäre Pflicht.
- Nichtanwesende (nicht entschuldigte) Fahrer werden für den Rest der Veranstaltung disqualifiziert.

6.5 Alkoholkontrolle

- Während der gesamten Veranstaltung besteht für den Fahrer absolutes Alkohol- und Drogenverbot.
- Während der gesamten Veranstaltung werden Alkoholtests willkürlich durchgeführt.

6.6 Rennverlauf

- Das Rennen besteht aus Zeittraining, Vorlauf, Semifinallauf und Finale.
- Der Fahrer ist grundsätzlich verpflichtet, alle Läufe zu fahren. Bei technischen Gebrechen kann man einen Lauf auslassen. Er hat dann die Möglichkeit beim nächsten Lauf von der letzten Startposition aus zu starten.
- Im Finallauf sind nur Fahrer startberechtigt, die maximal einen Lauf (Zeittraining oder Vorlauf oder Semifinale) versäumt haben.
- Wenn ein Fahrer einen Lauf versäumt hat und im Finale startet, bekommt er nur die halbe Punktezahl.
- Wird ein Lauf abgebrochen (Frühstart) und ein Fahrer, der am Start teilnahm scheidet aus, so ist dieser für den nächsten Lauf qualifiziert.
- Bei Defekt am Startplatz erhält der Fahrer die Punkte des verbleibenden Endergebnisses, z.B.: 9 Starter = 9. Platz. Die Ziellinie muss nicht überquert werden.
- Vor dem Start darf sich im Startraum kein Mechaniker oder Helfer mehr aufhalten. Im Startraum dürfen keinerlei Reparaturen oder andere Tätigkeiten durchgeführt werden.
- Das Fahrzeug muss in einem renntauglichen Zustand sein (Motor läuft, Getriebe okay, keine wie immer gearteten offensichtlichen Schäden).
- Das Fahrzeug muss aus eigener Antriebskraft vom Vorstart zum Startplatz gebracht werden.
- Bei Überschlag oder gefährlichen Situationen wird der Lauf abgebrochen (Auto liegt auf dem Dach, oder auf der Seite).
- Bei Rennabbruch mit Restart ist der Unfallverursacher im selben Lauf nicht mehr startberechtigt. Im nächsten Lauf ist er laut erreichter Platzierung startberechtigt.
- Nach Beendigung eines Laufes darf nach Überqueren der Ziellinie nicht schlagartig gebremst werden, um ein Auffahren nachfolgender Fahrzeuge zu vermeiden. Die Auslaufrunde muss im langsamen Tempo gefahren werden.

6.6.1 Reparaturzeit

- Der Fahrer hat selbst dafür Sorge zu tragen, zu seinem anstehenden Lauf pünktlich zu erscheinen.
- Steht ein Fahrer nach fertiger Startaufstellung nicht auf seinem Startplatz, tritt automatisch eine 5-minütige Reparaturzeit in Kraft. Der Startaufschub beginnt zu laufen, wenn alle am Start anwesenden Fahrzeuge am Startplatz stehen und die Strecke zum Start freigegeben wurde. (Die Reparaturzeit muss nicht mehr angemeldet werden!)
- Schafft es der Fahrer vor Ablauf der Reparaturzeit am Vorstart zu erscheinen, ist er startberechtigt, muss aber vom letzten Startplatz aus starten.
- **Bei Rennabbruch** wird wenn möglich der **nächste Lauf vorgezogen** und die **Reparaturzeit entfällt**.

6.6.2 Renndauer

- Die Rundenzahl wird in der Fahrerbesprechung festgelegt und bekannt gegeben.

6.6.3 Wertung bei Abbruch

- Für eine Wertung oder für die Neuaufstellung nach einem Abbruch wird immer die letzte vollendete Runde betrachtet. Wurde in der ersten Runde abgebrochen, wird nach der ersten Startaufstellung aufgestellt.
- Nach mindestens 50 % gefahrener Distanz erfolgt die Wertung.
- Wurde weniger als die halbe Distanz gefahren, wird der Lauf gemäß Punkt 6.6 neu gestartet und die restlichen Runden absolviert.
- Nach gefahrenem Semifinale kann eine Veranstaltung gewertet werden. Diese Entscheidung wird von der Sportkommission getroffen.

6.6.4 Frühstart

- Der Rennleiter bedient die Startampel.
- Der Rennleiter muss zum Startbereich uneingeschränkte Einsicht haben.
- Der Rennleiter entscheidet, ob der Start regulär war.
- In allen Läufen wird bei einem Fehlstart der Lauf abgebrochen und der Start wiederholt.
- Der Verursacher des Frühstarts wird auf die letzte Startposition zurückversetzt. Sein ursprünglicher Startplatz bleibt frei. Sollte derselbe Fahrer einen zweiten Frühstart verursachen, so wird er von diesem Lauf ausgeschlossen.

6.6.5 Abmelden

Jeder Fahrer muss sich unverzüglich beim zuständigen Funktionär am Vorstart abmelden, wenn er an den verbleibenden Läufen nicht mehr teilnehmen kann.

6.7 Startablauf

6.7.1 Klassenteilung (A/B-Vorlauf)

- In jedem Lauf sind maximal 13 Fahrzeuge zulässig.
- Überschreitet eine Klasse dieses Starterfeld, so wird ein A/B-Vorlauf durchgeführt.
- Die besten 5 Fahrer des A-Vorlaufes starten im Semifinale von den Plätzen 1,3,5,7,9.
- Die besten 5 Fahrer des B-Vorlaufes starten im Semifinale von den Plätzen 2,4,6,8,10.
- Die Restlichen Fahrer absolvieren einen Hoffnungslauf. Die besten 3 Fahrer des Hoffnungslaufes starten im Semifinale von den Plätzen 11,12 und 13.

6.7.2 Startzusammenlegung

- Wenn in einer Klasse **weniger als vier Fahrer** an den Start gehen, wird die Klasseneinteilung nach der Kubatur aufgehoben.
- Die Fahrzeuge werden der nächst höheren oder nächst niedrigeren Klasse zugeteilt, sofern die Gesamtzahl 13 nach Zusammenlegung nicht überschritten wird.
- Die Zusammenlegung kann nur vor dem Vorlauf erfolgen. Wenn der Vorlauf nach Kubatur getrennt durchgeführt wurde, werden die Semifinale- und Finalläufe klassenrein gestartet.
- Die Klassen werden getrennt gewertet.

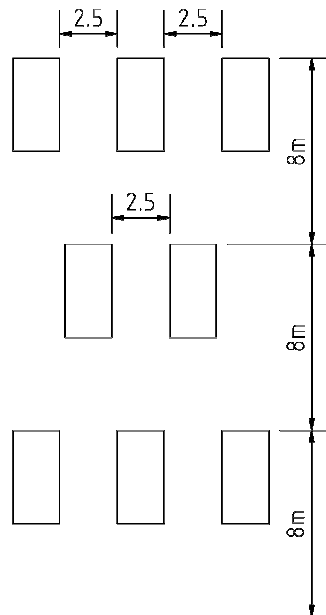
6.7.3 Startaufstellung

Erster Lauf (Vorlauf): Startaufstellung erfolgt laut dem Zeittraining

Zweiter Lauf (Semi-Finale): Startaufstellung erfolgt aufgrund des Zieleinlaufes des Vorlaufes

Dritter Lauf (Finale): Startaufstellung erfolgt aufgrund des Zieleinlaufes des Semi-Finales

Startaufstellung:



In jeder Startreihe können laut Platzierungen die Startpositionen frei gewählt werden (erste Reihe: erster und zweiter Startplatz; der Fahrer am ersten Platz wählt zuerst).

Bei der Startaufstellung muss zwischen den Fahrzeugen ein Abstand von ca. 2,5 Meter frei sein, um den hinteren Fahrzeugen am Start ein Überholen zu ermöglichen. Der Abstand zwischen den Startreihen muss ca. 8 Meter betragen.

Der Fahrer muss nach dem Start 25 m ab der Startlinie die Spur beibehalten. Die Entscheidung, ob ein anderer Fahrer behindert wurde, trifft der Rennleiter.

6.8 Abschleppen

- Beim Abschleppen darf nur der Fahrer oder der Mechaniker auf dem Fahrzeug sein.

6.9 Verlassen der Rennstrecke

- Verlässt ein Fahrer mit der ganzen Fahrzeugbreite die Rennstrecke, so darf er beim Wiedereinfahren in die Rennstrecke andere Fahrzeuge nicht behindern.
- Er darf sich durch Abkürzen keinen Platzgewinn verschaffen.
- In der Sperrzone muss das Tempo merkbar verringert werden!

6.10 Protestfrist

- Die Protestfrist dauert 15 Minuten und beginnt nach Aushang der Endergebnisse.
- Nach Ende der Protestfrist und eventuell behandelten Protesten wird das Rennprotokoll von der Sportkommission erstellt. Somit ist das Protokoll (Endergebnis) offiziell.
- Das Rennprotokoll wird dem ÖMSV Vorstand und dem Veranstalter übergeben.
- In schwerwiegenden Fällen kann die Sportkommission die Entscheidung in eine Sportkommissionssitzung vertagen. Die Entscheidung muss dann spätestens bis zur nächsten Veranstaltung feststehen.

6.11 Siegerehrung

- Wird vom Veranstalter spätestens 30 Minuten nach Ende der Protestfrist durchgeführt.
- Pokal und Preisgeld wird nur an persönlich anwesende Fahrer ausgehändigt.
- Wurde eine Entscheidung der Sportkommission vertagt, so wird die Siegerehrung laut der ausgehängten Ergebnisliste durchgeführt.

7 Flaggenzeichen

Während des Trainings und des Rennens können dem Fahrer folgende Flaggensignale gezeigt werden, die unbedingt befolgt werden müssen:

Rot-weiß-rote Flagge:	Start (entfällt bei Ampelstart)
Rote Flagge:	Abbruch – Wird vom Rennleiter hinausgegeben. Alle Streckenposten, die das Hinausgeben der roten Flagge sehen können, schwenken sofort die gelbe und weiße Flagge.
Weißer Flagge:	Hindernis auf der Strecke - Wenn das Hindernis (Abschleppdienst, Rettung, Feuerwehr etc. weg ist, wird die Flagge eingezogen.
Schwarze Flagge:	Ausschluss - wird mit Startnummer angezeigt und erfolgt jeweils für den Lauf!
Schwarze Flagge mit orangem Kreis:	Ausschluss wegen technischen Gebrechens – wird mit Startnummer angezeigt. Der Fahrer darf im nächsten Lauf wieder an den Start gehen. Für die Startaufstellung bzw. für die Wertung des Finales zählt die Platzierung laut Rundenprotokoll.
Blaue Flagge:	Überrunden lassen! Nachfolgende Fahrzeuge dürfen nicht behindert werden.
Schwarz-weiß-karierte Flagge:	Ende des Laufes
Gelbe Flagge:	a) stillgehalten: Achtung Gefahr → ÜBERHOLVERBOT b) geschwenkt: Höchste Gefahr → ÜBERHOLVERBOT → Geschwindigkeit deutlich senken! Das Überholverbot gilt ab der gelben Flagge bis nach dem Hindernis. Nach dem Hindernis ist das Überholen wieder erlaubt. Die Flagge wird solange gezeigt bis das Hindernis beseitigt ist. bzw. zumindest der Fahrer ausgestiegen ist und sich vom Fahrzeug entfernt hat. Ist eine Vorbeifahrt an dem verunfallten Fahrzeug an zwei Seiten möglich, so ist nach dem Hindernis die Reihung wie vor der gelben Flagge wieder herzustellen. Befindet sich ein Fahrzeug außerhalb der Bahn, wird keine Flagge gezeigt.

8 Allgemeine Bestimmungen

8.1 Haftung

- Der Veranstalter übernimmt keine wie auch immer geartete Haftung. Es können daher keine Forderungen und Klagen an diesen gestellt werden.
- Auf dem gesamten Gelände außerhalb der Rennstrecke, hierzu gehören Fahrerlager, Parkplätze, Zufahrtsstrassen und Verbindungswege zwischen Fahrerlager und Rennstrecke, darf nur im **Schrittempo** gefahren werden. Ebenso sind Test- und Probefahrten auf diesen Straßen und Wegen strengstens untersagt. Die Rennstrecke darf nur nach Freigabe des Rennleiters befahren werden.
- Für Privatfahrzeuge, Wohnwagen, Transporter, Montagewagen und dergleichen, welche in das Fahrerlager gebracht werden, haftet weder der Veranstalter noch der Schädiger für einen an diesen Fahrzeugen entstandenen Schaden.

8.2 Vorschriften im Fahrerlager

- Nachtruhe ab 24 Uhr.
- Hunde sind stets an der Leine zu führen.
- Den Anweisungen des Veranstalters ist Folge zu leisten.

8.3 ÖMSV Funktionäre

8.3.1 Rennleiter

- Der Rennleiter wird vom Veranstalter gestellt und ist für die dem offiziellen Programm entsprechende Abwicklung verantwortlich.
- Ist für die Einhaltung von Vorgaben in behördlichen Bescheinigungen verantwortlich.

8.3.2 Sportkommissäre

- Der Sportkommissär wird vom ÖMSV zu den Autocrossveranstaltungen zur Überwachung des regelkonformen Rennverlaufes entsandt.
- Der Sportkommissär vermerkt auf seiner Checkliste seine positiven und auch negativen Wahrnehmungen sowie seine vorgegebenen Fragen auf der Liste.
- Der Rennleiter kann bei außergewöhnlichen Situationen (Vorkommnisse) den Sportkommissär zur Beratung beiziehen.
- Der Sportkommissär kann sich in allen Räumen und am Renngelände frei bewegen.
- Der Sportkommissär informiert den Rennleiter über persönliche Wahrnehmung (Regelverstöße), die der Rennleiter nicht gesehen hat, oder auf Grund von Geländegegebenheiten nicht sehen konnte.

8.3.3 Technische Kommissäre

- Die technischen Kommissäre werden vom ÖMSV entsandt.
- Jedes Wettbewerbsfahrzeug wird von mindestens einem technischen Kommissar vor dem Training abgenommen.
- Er überprüft während des gesamten Rennverlaufes die Einhaltung der technischen Bestimmungen und der Sicherheitsvorschriften für den Fahrer.

8.3.4 Rennbüro

- Die Mitglieder des Rennbüros sind für die administrative Abnahme sowie für die Zeitnahme zuständig.
- Ist für die Erstellung der Ergebnislisten und Rundenprotokolle zuständig.
- Unterstützt die Sportkommission bei der Reinschrift des Rennprotokolls.

8.3.5 Sportkommission

- Bei Protesten oder schwerwiegenden Vorfällen tritt die Sportkommission zusammen. Diese besteht aus:
 - dem am Renntag bestellten Rennleiter
 - zwei am Renntag bestellten Sportkommissaren
 - zwei am Renntag bestellten technischen Kommissaren
 - als Beisitzer: Schriftführer
- Bei einem Beschluss gilt die **2/3-Mehrheit!**
- Die Sportkommission entscheidet über:
 - ordnungsgemäß eingebrachte Proteste
 - Anzahl von Rennen bei einer Sperre
 - disziplinaire Strafen eines Fahrers oder dessen Anhangs die über € 25,00 hinausgehen (max. Geldstrafe € 500,00 für Fahrer)
 - Berufung eines Fahrers über eine an ihn verordnete Strafe (z.B. Rennleiter, Techniker) unter Zuziehung von Aussagen eingeteilter Funktionäre (z.B. Streckenposten)
 - wiederholtes, unsportliches Verhalten eines Teilnehmers oder dessen Anhangs
 - Konsequenzen einer nicht bezahlten, ausgesprochenen Geldstrafe
 - Nichteinhaltung von erteilten Maßnahmen z. B. Frühstart, Startaufstellung
 - mangelhafte Durchführung eines Veranstalters (z.B. Nichtbeachten von Anweisungen des ÖMSV, keine amtliche Genehmigung, usw.) bis hin zur Absage einer Veranstaltung
- Erstellen und Unterzeichnung des offiziellen Rennprotokolls

ÖMSV AUTOCROSS Staatsmeisterschaft – Reglement 2010

8.4 Strafen

1. Nichtbeachtung des Alkoholverbotes	Ausschluss
2. Bei grober Unsportlichkeit Bei zweimaliger Disqualifikation während des Jahres → Disqualifikation für den laufenden Renntag sowie für den nächsten Meisterschaftslauf. Bei dreimaliger Disqualifikation während des Jahres → Ausschluss für das laufende Rennjahr!	Disqu. für den Renntag
3. Offensichtliche Behinderung eines anderen Teilnehmers (z.B. bei der Rückkehr zur Strecke, Überrunden)	Disq. für diesen Lauf
4. Offensichtliches Abkürzen der Strecke	Disqu. für diesen Lauf
5. Fahren in entgegengesetzter Richtung während des Rennens	Disqu. für diesen Lauf
6. Überholen bei gelber Flagge	2 Platzierungen zurück
7. Spurwechsel innerhalb von 25 m nach dem Start Bei Wiederholung Disqualifikation für den Lauf	Verwarnung
8. Nichtbeachten der Bestimmungen für die Auslaufrunde	€ 25,00
9. Nichtverwenden von Ölauffangwanne oder Ölmatte	€ 25,00
10. Zu schnelles Fahren im Fahrerlager	€ 25,00
11. Fahren ohne angelegten Gurt, oder ohne aufgesetzten Sturzhelm auf der Rennstrecke	€ 20,00
12. Nichtabmelden beim zuständigen Funktionär (bei Ausfall)	€ 10,00
13. Fahren in entgegengesetzter Richtung außerhalb des Rennens	€ 10,00
14. Verwendung eines nicht dem Hubraum entsprechenden Motors bewirkt einen Ausschluss und Abzug aller in diesem Sportjahr erzielten Punkte sowie Rückzahlung aller erhaltenen Preisgelder.	Ausschluss
15. Beleidigendes Verhalten oder Bedrohungen gegenüber der Rennleitung oder anderen Funktionären	€ 100,00
16. Tätliche Angriffe gegenüber Funktionären oder anderen Personen von Fahrern oder Anhang (2 Mechaniker).	€ 500,00
17. Ungebührliches Verhalten gegenüber Offiziellen, Publikum oder Presse, das dem Auto-Cross-Sport schadet. Die Strafe wird von der Kommission entschieden und kann bei schweren Fällen bis zum Ausschluss gehen.	bis zu € 300,00
18. Der Fahrer ist für sein Team (Mechaniker = 2 x freier Eintritt) und deren Verhalten für das gesamte Rennwochenende mitverantwortlich. Der Strafraum reicht von Ausschluss, Rennsperren oder Strafen bis zu € 100,00	
19. Nichterscheinen bei der Siegerehrung → Pokal und Preisgeld entfallen! (Gilt auch für die Meisterschaftsfeier)	

<p>20. Veranstalter, die das Reglement, die Durchführungsbestimmungen und behördliche Anweisungen zu wenig oder nicht beachten bzw. Anweisungen von ÖMSV-Funktionären missachten, können mit bis zu € 1.000,00 bestraft werden. Dem Veranstalter kann auch eine weitere Ausrichtung von ÖMSV-Autocross-Staatsmeisterschaftsläufen untersagt werden. Die Entscheidung über Strafen gegen einen Veranstalter trifft der Vorstand des ÖMSV bei der nächstfolgenden Sitzung.</p>	
--	--

8.5 Proteste

- Jeder Protest ist unmittelbar schriftlich mit einer Gebühr von € 50,00 einzureichen!
- Bestätigt sich der Protest, dann erhält der Proteststeller die Kautionsretour.
- Proteste können nur vom Fahrer eingereicht werden. Der Ansprechpartner wird bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.
- Die Protestfrist läuft 15 Minuten nach Aushängung der Rennergebnisse ab!
- Proteste gegen die Veranstalter sind nicht zulässig.

8.5.1 Proteste gegen die Kubatur eines Motors:

Eine Überprüfung des Zylinderinhaltes kann ohne Ankündigung in der Ausschreibung durchgeführt werden. Es gilt generell eine Toleranz von +2%.

Am Motor muss eine wirkungsvolle Verplombungsmöglichkeit vorhanden sein, um im Protestfall Manipulationen am Motor zu verhindern. Sollte dies nicht möglich sein, wird das ganze Fahrzeug sichergestellt.

Verweigert ein Fahrer die angeordnete Überprüfung, oder entspricht das Fahrzeug nicht der Klasseneinteilung, werden alle bis dahin erreichten Punkte gestrichen und der Fahrer zur Rückzahlung aller erhaltener Preisgelder verpflichtet. Bis zur endgültigen Klärung des Protestes durch die technische Kommission bleibt das Klassement aufrecht.

Bei Protesten gegen die Kubatur ist vom Proteststeller eine Kautionsretour von € 500,00 für das Zerlegen bzw. Zusammenbauen des Motors bei der Rennleitung zu hinterlegen!

Die **tatsächlich** anfallenden **Kosten** für die Begutachtung und den Zusammenbau müssen vom **Protestverlierer** getragen werden.

Das beanstandete Fahrzeug wird nach Rennende von der Rennleitung sichergestellt und verplombt, in einer Fachwerkstätte zerlegt und die Kubatur festgestellt. Der Zusammenbau erfolgt vom Tuner des Motors, falls dieser nicht der Serie entspricht (einschließlich Dichtungen etc.).

Anwesenheit des Fahrers und des Proteststellers während der Ausliterung sind Pflicht!

Das Ergebnis des Protestes muss innerhalb einer Woche nach dem Rennen feststehen. Die Überwachung hat der veranstaltende Verein, bei dem der Protest erfolgte.

9 Meisterschaftswertung

9.1 Tageswertung

Jede Klasse wird – auch bei Startzusammenlegungen - getrennt gewertet.

Folgende Punktevergabe im Finale:

1. Platz	20 Punkte
2. Platz	17 Punkte
3. Platz	15 Punkte
4. Platz	13 Punkte
5. Platz	12 Punkte
6. Platz	11 Punkte
7. Platz	10 Punkte
8. Platz	9 Punkte
9. Platz	8 Punkte
10. Platz	7 Punkte
11. Platz	6 Punkte
12. Platz	5 Punkte
13. Platz	4 Punkte

9.1.1 Preisgeld

Das Preisgeld wird nach den Platzierungen des Finallaufes ausbezahlt und beträgt für den:

Klassensieger	€	120,00
Klassenzweiten	€	80,00
Klassendritten	€	50,00

Wenn in einer Klasse weniger als 4 Nennungen abgegeben wurden, so wird das halbe Preisgeld ausbezahlt.

9.2 Jahreswertung

Für die Meisterschaftswertung werden die Punkte aus allen Finalläufen addiert. Punkteberechtigt sind nur Fahrer mit einer ÖMSV-Jahreslizenz!

Im Falle einer Punktegleichheit entscheiden in Folge die besseren Platzierungen. Bei jedem Fahrer werden die Punkte für jede Klasse extra addiert.

In allen Klassen wird für den punktebesten Fahrer der Titel „Staatsmeister“ im Autocross des ÖMSV vergeben.

Für die Auszahlung des Preisgeldes am Jahresende, müssen pro Veranstaltung mindestens 5 Starter mit Jahreslizenz teilnehmen. Dieses Starterfeld muss bei 50 % (Hälfte der Rennen) der Meisterschaft erreicht werden.

Wird dieses Starterfeld nicht erreicht, wird das halbe Preisgeld ausbezahlt.

Es gibt kein Streichresultat!!!

9.3 Finanzierung der Meisterschaft

Am Saisonende wird die ÖMSV-Staatsmeisterschaftskassa nach Abzug einer Investitionsrücklage bei einer Jahresabschlussfeier an die Fahrer als Preisgeld ausbezahlt.

9.3.1 Lizenzgebühren

Die Lizenzgebühr beinhaltet eine Unfallversicherung für Standard- und Outdoor-Vereine. Versicherungspartner ist die UNIQA Personenversicherung AG (Pol.Nr.2311/091544-6)

Betreut wird der ÖMSV vom Versicherungsbüro Held & Held – Wolfgang Held Ges.m.b.H

Nähere Infos zur Unfallsversicherung sind unter <http://www.diehelden.at/sport.html> abrufbar.

Einkassierte Lizenzgebühren fließen abzüglich der Kosten für die BSO-Kollektiv-Sportunfallversicherung in die ÖMSV-Staatsmeisterschaftskassa.

9.3.2 Strafen

Einkassierte Strafen fließen in die ÖMSV-Staatsmeisterschaftskassa.

9.3.3 Nenngeld

Pro Nennung fließen 20€ in die ÖMSV-Staatsmeisterschaftskassa.

Die restlichen 40€ verbleiben beim Veranstalter und dienen zur Deckung des Preisgeldes, das bei der Siegerehrung ausbezahlt wird.

9.3.4 Veranstalterabgaben an den ÖMSV

- | | |
|--|------|
| • jährlicher Mitgliedsbeitrag | 150€ |
| • Kalendergebühr pro Veranstaltung | 100€ |
| • Haftpflicht- und Rechtsschutzversicherung (Änderung vorbehalten) | 450€ |
| • Funktionäre | |
| ○ Rennbüro (2 Personen) | 200€ |
| ○ Technische Abnahme (2 Personen) | 200€ |
| ○ Sportkommission (2 Personen) | 200€ |

10 Organisation ÖMSV

10.1 Vorstand

Obmann: Gerhard Rammerstorfer Sauerbruchstraße 52/11 4600 Wels	Kassier: Walter Gruber Fuglau 44 3591 Altenberg
Obmannstellvertreter Martin Tauber Dietweiss 5a 3860 Heidenreichstein	Schriftführung Edeltraud Kozlowski Laaben 11 3620 Spitz
Vertreter Sportkommission Leopold Plakolm Ringweg 1/1 4113 St.Martin/Mkr	Vertreter Fahrer Bernhard Mörth Kainach 109a 8573 Kainach
Vertreter Veranstalter Franz Häusler Obergrabern 27 2020 Hollabrunn	Marketing/Sponsoren Georg Mattersdorfer Alt-Glandorf 37 9300 St.Veit/Glan

10.2 Funktionäre

Sportkommissare:

Ernst Schretzmaier
Roman Schretzmaier
Helmut Surböck
Franz Trinko

Technische Kommissare:

Leopold Plakolm
Werner Hutterer
Peter Führer
Markus Weber

Rennbüro:

Edeltraud Kozlowski
+Mitglieder des Veranstalters

Rennleiter:

Werden vom jeweiligen Veranstalter gestellt

10.3 Mitgliedsvereine

EBR Racing Team

Walter Göschl
Schillerstraße 4
3701 Großweikersdorf

<http://www.ebr-racingteam.at>

Glantaler Motorsport Eventverein

Klaus Demuth
Schützenstrasse 36
9300 St.Veit/Glan

<http://www.glantaler-motorsport.at.tf>

MS Nordring

Walter Gruber
Fuglau 33
3591 Fuglau

<http://www.nordring.at>

MSC ARBÖ Alberndorf

Johannes Rubenser
Zeurz 35
4211 Alberndorf in der Riedmark

<http://www.msc-arboe-alberndorf.at>

MSC-Neußerling

Mario Rudlstorfer
Wieshof 27
4201 Gramastetten

<http://www.msc-neusserling.at>

MSC St.Agatha

Herbert Lehner
Waldstrasse 10
4710 Grieskirchen

<http://www.msc-st-agatha.at>

MSC St.Veit

Georg Mattersdorfer
Glandorf 37
9300 St.Veit/Glan

<http://www.msc-ks.at>

MSC Weststeiermark

Bernd Mörth
Kainach 109a
8573 Kainach

<http://www.msc-west.at>

MSC Wörterberg

Jürgen Gradwohl
Wörterberg 157
8293 Wörterberg

<http://www.msc.woerterberg.at>

MSV Lohn

Ewald Fröschl
Lohn 1
3633 Schönbach

<http://www.msv-lohn.at.tf>

ÖMSV AUTOCROSS Staatsmeisterschaft – Reglement 2010

MSV Oberrakitsch

Robert Thierschädl
Oberrakitsch 64
8480 Mureck

<http://www.msv-oberrakitsch.at>

MT Racing Austria

Martin Tauber
Dietweiss 5a
3860 Heidenreichstein

<http://www.motorfun.at>

RC Fanclub Marcher

Gottfried Ruppitsch
Pirka 2
9312 Meiselding

WRT-Hollabrunn

Franz Häusler
Obergrabern 27
2020 Hollabrunn

<http://www.wrt-hollabrunn.at>