



# Rennreglement 2015

## ***EB-8***

**(1:8 Elektro Off-Road Buggy)**

Erstellt von Werner Freilingner

EB-8 Koordinator

Version V2.0 vom 05.07.2015

## Inhaltsverzeichnis

<b>PUNKT</b>		<b>SEITE</b>
1	<u>ALLGEMEINES</u>	3
2	<u>AUSSCHREIBUNG</u>	3
3	<u>NENNUNG</u>	4
4	<u>ANFORDERUNGEN AN DAS GELÄNDE</u>	4
5	<u>BESCHAFFENHEIT DER RENNSTRECKE</u>	5
6	<u>RENNLEITUNG UND OFFIZIELLE</u>	6
7	<u>RENNABLAUF</u>	7
8	<u>GRUPPENEINTEILUNG</u>	8
9	<u>STARTVORBEREITUNGEN</u>	8
10	<u>STRECKENPOSTEN</u>	9
11	<u>AUSTRAGUNGSMODUS</u>	10
12	<u>TRAINING</u>	11
13	<u>STARTAUFGSTELLUNG</u>	11
14	<u>START</u>	12
15	<u>WERTUNG EINES RENNENS</u>	12
16	<u>LAUF- UND RENNUNTERBRECHUNGEN</u>	14
17	<u>TECHNISCHE ABNAHME</u>	14
18	<u>FREQUENZKONTROLLE, QUARZTAUSCH</u>	15
19	<u>SANKTIONEN</u>	16
20	<u>TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN</u>	18
21	<u>ANHANG</u>	19

## 1 ALLGEMEINES

- 1.1 Die Staatsmeisterschaft EB-8 wird für Elektrogetriebene Buggy im Maßstab 1/8 ausgetragen. Für eine Wertung als Staatsmeisterschaft und der Vergabe des Titels Staatsmeister müssen mindestens 15 Fahrer in der Rangliste geführt sein, welche mindestens an 2 STM Läufen teilgenommen haben.
- 1.2 Die Teilnahme ist für Lizenznehmer der Sektion VB und EB möglich. Der Veranstalter muss die Rennen auf der Homepage für beide Sektionen anlegen.
- 1.3 Die Staatsmeisterschaft wird in 3 Läufen ausgetragen, wovon alle tatsächlich durchgeführten Läufe gewertet werden.
- 1.4 Bei Punktegleichheit zählt das bessere Einzelergebnis, wenn das auch gleich ist, wer das beste Ergebnis zuerst erzielt hat.
- 1.5 Das Nenngeld bei Staatsmeisterschaftsläufen beträgt € 25,- für Erwachsene und € 10,- für Jugendliche.
- 1.6 Bei einem Staatsmeisterschaftslauf sind pro Starter € 5,- (Jugendliche € 0,-), an den OFMAV (DV Kassa) abzuführen.
- 1.7 Dieses Reglement kann während der Saison durch den OFMAV Vorstand im Sinn des Modellsports geändert und ergänzt werden. Vereine mit VB oder EB Lizenzen sind davon per E-Mail in Kenntnis zu setzen.

## 2 AUSSCHREIBUNG

- 2.1 Die Ausschreibung für einen STM Lauf muss mindestens folgende Angaben enthalten:
  - Datum und Ort (wenn möglich Lageplan)
  - genauer Zeitplan
  - ausgetragene Klassen und Modus
  - Angabe ob und wann ein freies, gezeitetes Training gefahren wird
  - Zeitpunkt für Beginn und Ende der technischen Abnahme
  - Namentliche Nennung von allen Offiziellen und Funktionäre
  - Nennadresse (OFMAV Homepage), Nennschluss, Nenngeld
  - Angaben über Boxentische
  - Angaben über Verpflegung und Campingmöglichkeiten
- 2.2 Sollten diese Namen der Offiziellen zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt oder nicht akzeptabel sein, so wird die Veranstaltung nur mit Vorbehalt akzeptiert. Die Offiziellen sind auf alle Fälle bis zum Nennschluss namhaft zu machen.
- 2.3 Die Ausschreibung muss spätestens 5 Wochen vor dem Renntermin an den E-8 Verantwortlichen per E-Mail zur Überprüfung gesendet werden. Nach der Überprüfung wird ehest das OK gegeben – oder die beanstandete Ausschreibung an den Veranstalter zur Korrektur retourniert.
- 2.4 Die Ausschreibung ist spätestens vier Wochen vor dem Rennen zusammen mit der Nennmöglichkeit auf der OFMAV Homepage zu publizieren.
- 2.5 Rennabsagen oder Verlegungen (an einen anderen Austragungsort) dürfen nur aus triftigem Grund und nur mit Genehmigung des OFMAV Vorstand erfolgen. Eine Verlegung ist nur bis 4 Wochen vor dem Renntermin möglich. Bei Nichteinhaltung dieser Vorschriften hat der OFMAV Vorstand Sanktionen gegen den jeweiligen Veranstalter (außer bei nachweislich witterungsbedingter Absage) zu verfügen. Wurde das Rennwochenende bereits mit Trainingsläufen begonnen, ist eine völlige Absage erst am Sonntag möglich.

## 3 NENNUNG

- 3.1 Die Nennung zu OFMAV sanktionierten Rennen hat über die OFMAV Homepage zu erfolgen. Bei der Nennung muss auch die Transpondernummer für die jeweilige Klasse im System hinterlegt werden. (siehe Anleitung im Anhang) Für die Onlinenennung zum Rennen ist der Fahrer zuständig oder als Vertretung der Vereinsvorstand.
- 3.2 Bei Abgabe der Nennung muss die verwendete Frequenz in MHz und eine Ersatzfrequenz angegeben werden. Bei DSM Fernsteuerungen ist nur „DSM“ anzugeben.
- 3.3 Nennschluss für STM Läufe ist am Montag vor dem Rennen um 22 Uhr.
- 3.4 Nachnennungen sind bis eine Stunde vor Beginn des gezeiteten Trainings möglich bzw. das Ende der Nachnennung ist im Zeitplan anzugeben. Für Nachnennungen sind bei Staatsmeisterschaften € 10 zusätzlich zu entrichten und der Verlust des Startplatzes nach OFMAV Reihung. Abmeldungen vom Rennen sind aus dringenden Gründen bis Donnerstag 18 Uhr direkt beim Veranstalter telefonisch oder per E-Mail möglich.
- 3.5 Das Nenngeld ist bei der technischen Abnahme, Vereinsweise gesammelt, für **alle** Nennungen zu bezahlen. (auch beim Nichterscheinen genannter Fahrer, ist das Nenngeld zu bezahlen, verantwortlich dafür ist der Teamverantwortliche welcher bei der Nennung anzugeben ist).
- 3.6 Nenngeld ist Reuegeld und wird grundsätzlich nicht zurückgezahlt, wenn am Tag vor dem Rennen ein offizielles Training möglich war. Nur wenn eine Veranstaltung auf einen anderen Termin verschoben oder einem anderen Veranstalter zugesprochen wird, muss der Veranstalter das Nenngeld zurückerstatten.
- 3.7 Die Nennung zu Staatsmeisterschaftsläufen kann nur online auf der OFMAV Homepage durch einen Verein oder Fahrer erfolgen, der beim OFMAV genannt ist.
- 3.8 Für Präsenzdiener des Bundesheeres und Zivildienstleistende gilt auch eine verspätete Nennung als normale Nennung (keine Nachnennung, daher auch kein erhöhtes Nenngeld)

## 4 ANFORDERUNGEN AN DAS GELÄNDE

- 4.1 Bei einem E-8 Rennen muss ein fixer Stromanschluss mit entsprechender Leistung zur Verfügung stehen. Empfohlen wird eine Kraftstromzuleitung mit 3x63 Ampere oder höher.
- 4.2 Für STM Läufe wird eine eigene Ladezone empfohlen. Der Stromkreis dieser Ladezone soll technisch vom Rest der Anlage getrennt ausgelegt sein.
- 4.3 Bei einem STM Lauf ist der Veranstalter zu einer entsprechend dimensionierten Beschallungsanlage verpflichtet, die auf der gesamten Rennstrecke und im Fahrerlager gut hörbar ist.
- 4.4 **Am Gelände müssen zumindest zwei Monitore bereit stehen auf denen das Rennen via RCM Publisher übertragen wird. Eine Übertragung mit dem WEB Publisher wird bei STM Läufen empfohlen - das erfordert nur die zusätzliche Lizenz und einen Internetzugang.**
- 4.5 Für STM Läufe ist eine USV Anlage für die Kernelemente der Zeitnehmung verpflichtend. Als Kernelemente gelten AMB Decoder, Router und der Zeitnahmerechner.
- 4.6 Feuerlöscher sind verpflichtend. Empfehlenswert sind 2 Geräte für die Brandklassen A, B und C, also CO<sup>2</sup>- oder Pulverlöscher. Anbringung im Fahrerlager und bei der Ladezone an gut zugänglichen Stellen.
- 4.7 Die Zufahrt für Einsatzkräfte (Rettung und Feuerwehr) muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung gegeben sein.

- 4.8 Ein Erste-Hilfe-Koffer welcher DIN 13157 mindestens erfüllt muss auf der Rennstrecke vorhanden sein und im Bereich der Rennleitung oder Kantine für jeden gut zugänglich sein. Ein Autoverbandkasten erfüllt diese Norm nicht!
- 4.9 Für das Säubern der Fahrzeuge ist ein Luftkompressor mit entsprechender Kapazität bereit zu stellen, welcher in der Lage ist, mittels 2 getrennten Luftpistolen für eine ausreichende und rasche Schmutzentfernung zu sorgen.

## 5 BESCHAFFENHEIT DER RENNSTRECKE

- 5.1 Das Fahrerpodest muss direkt vom Fahrerlager zugänglich sein.
- 5.2 Der Fahrerturm für einen STM Lauf muss mindestens 12 Meter breit sein. 10 Meter für die 12 Fahrer und 2 Meter für Rennleiter und Schiedsrichter. Idealerweise ist am Fahrerturm auch ein eigener Bereich für den Zeitnehmer mit guter Sicht auf die Zeitschleife eingerichtet.
- 5.3 Die Verwendung von individuellen Erhöhungen (Stockerln, Treppen, sonstiges) ist Fahrer mit einer Körpergröße unter 160 cm gestattet. Größere Fahrer dürfen diese nur bei einer Brüstungshöhe am Fahrerturm von mehr als 1m verwenden, nach Erlaubnis des Rennleiters. Die Erhöhungen sind nach den Lauf wieder zu entfernen.
- 5.4 Bei Staatsmeisterschaften muss der Veranstalter jedem genannten Fahrer eine Tischfläche mit mind. 80x50 cm zur Verfügung stellen. Die Tischflächen sind entsprechend zu kennzeichnen bzw. zu beschriften. Der Veranstalter muss in der Lage sein, bei Schlechtwetter zumindest einen provisorischen Regenschutz für das Fahrerlager bereitstellen zu können.
- 5.5 Die Rennkursoberfläche soll keine künstlichen Hindernisse enthalten.
- 5.6 Die Länge des Kurses muss an der Mittellinie gemessen werden.
- 5.7 Die Länge des Kurses muss mindestens 200 m betragen, die Rundenzeiten müssen bei einem STM Lauf über 30 Sekunden liegen.
- 5.8 Die Kursbreite soll mindestens 4 Meter an allen Stellen betragen und sowohl außen als auch innen optisch oder baulich begrenzt sein. Vom Fahrerturm weiter entfernte Streckenteile sollen 4 – 5 Meter breit ausgeführt sein.
- 5.9 Der Rennkurs muss sowohl Links- als auch Rechtskurven enthalten.
- 5.10 Bahnbegrenzungen sollen keine Rampe bilden und müssen so beschaffen sein, dass die Fahrzeuge nicht über die äußere Barriere hinweggeschleudert werden. Sie sollen den Fahrzeugen ein Zurückkehren auf die Strecke aus eigener Kraft ermöglichen.
- 5.11 Die Verwendung von Autoreifen jeglicher Art als Streckenbegrenzung ist untersagt.
- 5.12 Die Bahnbegrenzungen müssen so beschaffen sein, dass sie ein unerlaubtes Kurvenschneiden und Abkürzen verhindern. Sie müssen so ausgelegt sein, dass das Risiko einer Beschädigung der Automodelle gering ist, jedoch steht die Sicherheit der Zuschauer über allem.
- 5.13 Ungefähr alle 30 m ist auf dem Rennkurs ein Standplatz für einen Streckenposten so einzurichten, dass keine Sichtbehinderung der Fahrer gegeben ist. Diese Standplätze müssen durchlaufend nummeriert sein. Bei gefährlichen Streckenabschnitten müssen Schutzmaßnahmen für die Streckenposten vorhanden sein.
- 5.14 Es muss eine deutlich markierte Start/Ziellinie vorhanden sein welche sich mit der Messschleife der Rundenzählanlage deckt.

- 5.15 Die Lage der 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 Startplätze 1-13 müssen mindestens 4 Meter vor oder nach der Zeitschleife 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 nicht beeinträchtigt ist.
- 5.16 Jeder Veranstalter eines STM Laufs muss seine Strecke spätestens 1 Monat vor dem Rennen durch den E-8 Verantwortlichen (oder einer von dieser ermächtigten Person) abnehmen lassen. Hier sollen dann gemeinsam mit dem Veranstalter verschiedene Einzelheiten wie Bahnzustand, Bahnbreite, Einsicht auf die Rennstrecke, Streckenbegrenzung, Stromversorgung, Platzbedarf, etc. begutachtet sowie die gesamte Rennorganisation durchgesprochen werden.
- 5.17 Sollten besprochene Mängel – die bei der Abnahme der Rennstrecke festgestellt wurden bis 14 Tage vor dem Rennen nicht oder nur mangelhaft behoben worden sein, so hat der OFMAV Vorstand das Recht, für den vorgesehenen Termin einen Ersatzveranstalter mit der Durchführung der anberaumten Veranstaltung zu betrauen und den betroffenen Verein von der Vergabe eines STM Laufs im nächsten Jahr auszuschließen sowie mit zusätzlichen Sanktionen zu belegen.

## 6 RENNLEITUNG UND OFFIZIELLE

- 6.1 Für jeden STM Lauf muss die Rennleitung aus mindestens 4 Funktionären bestehen:
  - 1 Rennleiter
  - 1 Rennleiterstellvertreter (kann gleichzeitig Technische Abnahme machen)
  - 1 Schiedsrichter (OFMAV geschult bzw. anerkannt)
  - 1 Offizieller für die Technische Abnahme
  - 1 Offizielle für die Zeitnahme und Rundenzählung
- 6.2 Der **Rennleiter** hat die absolute Autorität während der ganzen Veranstaltung. Seine Handlungen unterliegen streng diesem Reglement. Der Rennleiter bei STM Läufen oder/und sein Stellvertreter müssen während der gesamten Veranstaltungsdauer auf dem Renngelände anwesend und durch aktiven Einsatz tätig sein (Training, Vorläufe, Finale). Der Rennleiter hat das Recht, jederzeit die Fahrzeuge ohne Angabe von Gründen zu kontrollieren. Der Rennleiter eines Staatsmeisterschaftslaufes muss eine Rennleiterschulung des OFMAV besucht haben bzw. vom Vorstand akzeptiert werden. Für den Rennleiter muss ein eigener Bereich am Fahrerturm vorhanden sein. Bei STM Läufen sind der Rennleiter und sein Stellvertreter nicht startberechtigt.
- 6.3 Für die Zeitnahme ist ein **Zeitnehmer** erforderlich, der mit der AMB-Anlage und dem aktuellen Zeitnahmeprogramm für eine korrekte Wertung der Teilnehmer sorgt. Der Zeitnehmer arbeitet mit dem Rennleiter in Eigenverantwortung zusammen. Die Handlungen aller Zeitnehmer unterliegen streng diesem Reglement. Die Beobachtung eines Monitors und die Durchsage „alle Fahrer fertig“ beim Zieleinlauf ist dem Zeitnehmer vorbehalten. Die Pflichten des Rennleiters und Zeitnehmers müssen demzufolge von zwei verschiedenen Personen wahrgenommen werden.
- ~~6.4 Der **Schiedsrichter** überwacht die Veranstaltung und hat dafür Sorge zu tragen, dass das OFMAV Reglement eingehalten wird. Er darf Strafen gegen Fahrer und Veranstalter aussprechen und hat dieselben Befugnisse wie der Rennleiter. Bei Differenzen zwischen Rennleitung, Veranstalter und Fahrer hat der Schiedsrichter bei Entscheidungen die Oberhoheit. Bei Nichtpräsenz des Schiedsrichters übernimmt der Rennleiter diese Funktion.~~

- 6.5 ~~Der Schiedsrichter wird bei STM Läufen vom OFMAV gestellt. Der austragende Verein hat einen Rennleiter und eine Zeitnahmeperson zu organisieren. Bei einem STM Lauf muss während der gesamten Veranstaltung der Schiedsrichter oder Rennleiter am Fahrerpodest anwesend sein. Bei einem STM Lauf ist es erforderlich, neben dem Rennleiter und dem Zeitnehmer noch mindestens eine Person für die technische Abnahme vorzusehen.~~
- 6.6 Die **Jury** besteht aus dem Rennleiter, ~~dem Schiedsrichter (wenn vorhanden)~~ und den Fahrervertretern jedes Klubs. Bei Abstimmungen hat jeder anwesende Fahrer eine Stimme. Jeder Klubvertreter hat bei der Abstimmung die Anzahl der jeweiligen Stimmen seiner Fahrer anzugeben (z.B.: Dafür / Dagegen / Nicht mehr anwesend). Der Rennleiter hat eine Stimme, entscheidet aber bei Stimmgleichheit.
- 6.7 Jeder Teilnehmer muss den Anordnungen der Offiziellen und der OFMAV Funktionäre Folge zu leisten, wobei Offizielle und Funktionäre den Rennleiter in seinen Entscheidungen unterstützen müssen.

## 7 RENNABLAUF

- 7.1 STM Läufe in der EB-8 werden in einer Mischform der bekannten Abläufe der Klasse Verbrennerbuggy 1/8 und Elektrobuggy 1/10 ausgetragen. Dieser Modus soll auch als grundsätzliche Basis für die Einbindung in die verschiedenen Cups dienen.
- 7.2 **Am Samstag gibt es zuerst ein freies Training und am Samstagnachmittag das gezeitete Training in Gruppen. Die beiden letzten Durchgänge werden als Qualitraining gefahren und für die Vorlaufgruppeneinteilung gewertet. Teilnehmer die erst am Sonntag anreisen haben in der Früh noch 30 Minuten freies Training. Fahrer ohne Wertung im Qualitraining werden in der Rangliste hinten gereiht.**
- 7.3 Die Anzahl und Lage der Vorläufe und Finale ist Teilnehmerabhängig. Bei weniger als 60 Starter bzw. maximal 5 Gruppen gibt es 5 Vorläufe, bei 60-96 Startern sind es 4 Vorläufe und bei mehr als 97 Startern und folglich 9 oder 10 Gruppen nur noch 3 Vorläufe. Ebenso hängt die Lage der Subfinale und Anzahl der jeweiligen Finale von der Starterzahl ab. Das A-Finale wird immer dreimal gefahren, nach hinten hin sinkt die Anzahl der Finalläufe – es wird aber jeder Teilnehmer nach den Subfinalen in ein Finale aufsteigen. (Subfinale sind für die Einteilung der Finale erforderlich – mit Aufstiegsmöglichkeiten „Xmas-tree“. Die anschließenden Finale ergeben die Tageswertung.
- 7.4 **Als Besonderheit in der EB-8 gibt es für die 2x7 Nichtaufsteiger aus den Halbfinalen jeweils noch einen Last-Chance-Lauf A und B. Hier steigen die beiden Sieger ins Finale auf die Startplätze 11 (Sieger LC A) und 12 (Sieger LC B) auf. Der Lauf geht über 5 Minuten und soll bei entsprechender Streckenbreite mit der Motocrossaufstellung (alle Fahrzeuge nebeneinander) gestartet werden.**
- 7.5 Der Zeitplan wird heuer individuell nach der Starterzahl für jedes Rennen erstellt. Ein Musterzeitplan für 60-96 Starter befindet sich im Anhang. Sollten mehr als 97 Fahrer am Start sein kann zur Optimierung der Ladepausen der Ablauf in den Subfinalen auf drei Stränge (½ Finale A/B/C, ¼ Finale A/B/C, usw.) aufgeteilt werden.
- 7.6 Der Rennablauf sowie einzelne Reglementpunkte können während der Saison durch den EB-8 Verantwortlichen in Abstimmung mit dem OFMAV Vorstand jederzeit geändert werden, wenn sich in der Praxis eine Feinjustierung ergibt. Eine derartige Reglementänderung ist aber den Vereinen mit Lizenznehmern der Klassen EB und VB per E-Mail mitzuteilen.

## 8 GRUPPENEINTEILUNG

- 8.1 In jeder Trainings- oder Vorlaufgruppe sind mindestens 8 Fahrer einzuteilen.
- 8.2 Beim den Trainingsgruppen gilt die Meisterschaftsrangliste. Jedoch ist zu beachten, dass weniger routinierte Fahrer nicht mit erfahrenen Piloten in einer Gruppe starten, wobei die Reihung der Vorläufe von langsam (zuerst) bis schnell (zuletzt) einzuteilen ist. Fahrer desselben Klubs sollen nach Möglichkeit in verschiedene Gruppen eingeteilt werden.
- 8.3 Die Vorlaufgruppen sind nach dem Ergebnis der Qualifikation einzuteilen.
- 8.4 Für Nachnennungen müssen obige Punkte nicht berücksichtigt werden.
- 8.5 Die Gruppeneinteilung darf nur bei schwerwiegenden Problemen, die nicht anders gelöst werden können, geändert werden. Die davon betroffenen Fahrer sind sofort zu verständigen.

## 9 STARTVORBEREITUNGEN

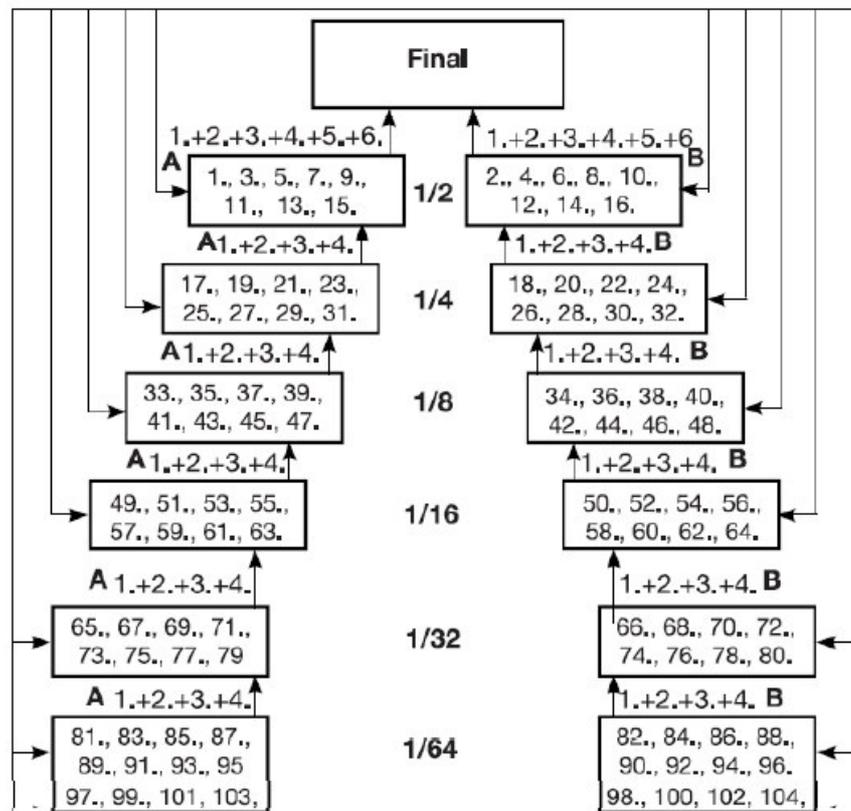
- 9.1 Auf dem Fahrerpodest dürfen sich nur die Fahrer des jeweiligen Laufes und Offizielle aufhalten. Es herrscht absolutes Handyverbot.
- 9.2 In den Vorläufen müssen die Fahrer ihren Platz entsprechend Ihrer Startnummer am Podest einnehmen. Platztausch ist nur im Einvernehmen zwischen zwei Fahrern möglich.
- 9.3 Podest-Platzwahl für die Finalläufe: Die Fahrer müssen rechtzeitig vor dem Finale ihren gewählten Podest-Platz dem Rennleiter bekannt geben. Die Wünsche werden nach der Reihenfolge der Vorlaufergebnisse berücksichtigt.
- 9.4 Für STM Läufe muss eine vom OFMAV zugelassene automatische Rundenzählanlage eingesetzt werden. Daher muss ein passender Transponder für die Computerzeitnahme im Fahrzeug eingebaut und befestigt werden. Eine Funktionskontrolle des Transponders vor dem ersten Lauf jeder Gruppe durch die Zeitnahme ist verpflichtend. Der Fahrer ist jedoch selbst für die korrekte Funktion verantwortlich – ein schwaches Signal ist dem Fahrer von der Zeitnehmung mitzuteilen und durch die technische Abnahme der korrekte Einbau zu prüfen.
- 9.5 Stört ein Fahrer mit seiner Ausrüstung die automatische Computer-Zeitnahme, so kann er von der Zeitnahme aufgefordert werden sein komplettes Equipment zu wechseln, bis die Störung eliminiert ist. Solange dieser Fahrer die automatische Computer-Zeitnahme stört, ist er von der Teilnahme an Vorläufen und Finalläufen ausgeschlossen.
- 9.6 **In den Vorläufen wird der Lauf vom Zeitnehmer mit dem Kommando „alle Fahrer fertig, Fahrzeuge am kürzesten Weg zurück an die Box“ beendet, wenn die Zeit abgelaufen ist und alle Fahrer tatsächlich fertig sind. So wird sichergestellt, dass bis zur letzten Zieldurchfahrt alle Teilnehmer konzentriert und mit Renntempo unterwegs sind.**
- 9.7 **Erst wenn ein Lauf beendet ist - das heißt, wenn alle Fahrzeuge wieder in der Box sind - dürfen die Fahrer das Podest verlassen und die Fahrzeuge abholen und abschalten.**
- 9.8 Das Laufergebnis ist unmittelbar nach jedem Lauf an der Anschlagtafel auszuhängen.
- 9.9 Das aktuelle Ergebnis muss mindestens in der Boxengasse und dem Rennleiter angezeigt werden. Bei STM Läufen soll eine Liveübertragung auf MyRCM im Internet angestrebt werden.
- 9.10 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 und der OFMAV Schiedsrichter zu entscheiden. Gibt es während des Laufes schon Unklarheiten ist dies bei der Zwischenstandsdurchsage zu erwähnen.

## 10 STRECKENPOSTEN

- 10.1 Jeder Fahrer hat in dem seinem Lauf nachfolgenden Lauf als Streckenposten zu fungieren und die mit 1-8 gekennzeichneten Plätze entsprechend zu besetzen. Er muss dies persönlich tun oder für geeigneten Ersatz sorgen. Auch muss der Fahrer bei seiner Tätigkeit als Streckenposten allein und jederzeit einsatzbereit sein und sofort eingreifen, wenn Hilfe notwendig ist (Hände aus der Tasche, Handyverbot, etc.) Sollte eine technische Überprüfung angeordnet sein, so bleibt sein Fahrzeug inzwischen bei der technischen Abnahme und muss nach dem Lauf wieder abgeholt werden. Desgleichen müssen alle Streckenposten festes Schuhwerk tragen - keine offenen Sandalen oder Slipper, keine Stöckelschuhe.
- 10.2 Die Fahrer mit der Startnummer 9 – 12 müssen sich an einem gekennzeichneten Platz in der Nähe der Rennleitung bereithalten. Die Streckenposten sind vor dem jeweiligen Finallauf über Lautsprecher namentlich aufzurufen. Während des Vorlaufes der ersten Gruppe wirken die Fahrer der letzten Gruppe als Streckenposten.
- 10.3 Fehlt ein Streckenposten oder ist dieser körperlich behindert, so ist vom Rennleiter ein Ersatzstreckenposten (Pos. 9-12) auf die entsprechende Stelle zu schicken, dies ist namentlich über die Lautsprecheranlage durchzusagen. Gibt es keine Ersatzposten so muss dieser vom Austragenden Verein gestellt werden.
- 10.4 Zu jedem Lauf sollen die Fahrer und Streckenposten spätestens 1 Minute vor dem Start über den Lautsprecher aufgerufen werden.
- 10.5 Jeder Streckenposten hat bis zum Erscheinen des neuen Streckenpostens auf seinem Platz zu bleiben und die Warnweste dem neuen Streckenposten persönlich zu übergeben. Die Ablöse muss aber spätestens beim Start des nächsten Laufes erfolgt sein, sonst ist einer der Ersatzstreckenposten einzuteilen.
- 10.6 Jeder Streckenposten hat die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Warnwesten bei seiner Tätigkeit zu tragen.
- 10.7 Für die ersten Subfinale werden die Streckenposten vom 1/2 Finale B gestellt. Danach werden die Streckenposten von den jeweiligen 8 Nichtaufsteigern des unmittelbar gefahrenen Finallaufes gestellt. Diese müssen unverzüglich nach dem Finallauf Ihre Streckenpostenposition einnehmen. Beim 1/2 Finale B machen die 5 Aufsteiger aus dem 1/2 Finale A und 3 vom austragendem Verein die Streckenposten. Bei den Finalläufen machen die Finalisten im nachfolgenden Lauf die Streckenposten.
- 10.8 Der Streckenposten hat die Aufgabe, Fahrzeuge, die an der Fortsetzung des Rennens verhindert sind, so schnell wie möglich wieder auf der Strecke in Fahrtrichtung einzusetzen, um ihnen ein Fortsetzen des Rennens zu ermöglichen. Ist das Fahrzeug nicht mehr fahrtauglich, so hat er es auszuschalten und in der Nähe seitlich abzulegen. Kleine Sachen die mit wenigen Handgriffen aber ohne Werkzeug behoben werden können dürfen repariert werden – sonstige Reparaturen sind verboten. Er darf dabei die anderen Fahrzeuge nicht behindern. Kommt ein Streckenposten trotz Anwesenheit seinen Pflichten nicht nach, so kann das geahndet werden. Der Streckenposten muss mindestens 12 Jahre alt sein, ansonsten ist vom Fahrer entsprechende Ersatzperson zu stellen.
- 10.9 Sollte ein Fahrer seine Funktion als Streckenposten nicht ausüben oder hat er zum Zeitpunkt des Starts des Laufes seine Position noch nicht eingenommen, so wird ihm das Beste Vorlaufergebnis, aller seiner Vorlaufergebnisse gestrichen; wenn der Vorfall bei den Vorläufen passiert. Geschieht der Vorfall bei einem Finallauf, so wird er mit 0 Runden an den letzten Platz seines Finallaufes gereiht. Wurde sein Finallauf noch nicht gestartet, so darf er in diesem Lauf nicht starten und wird ebenfalls mit 0 Runden an den letzten Platz seines Finallaufes gereiht.

## 11 AUSTRAGUNGSMODUS

- 11.1 Bei Staatsmeisterschaftsläufen werden pro Gruppe und Abhängig von der Starterzahl 3, 4 oder 5 Vorläufe zu 5 Minuten gefahren. Die Sub- und Finalläufe gehen über 10 Minuten. (Ausnahme Last-Chance mit 5 Minuten Laufzeit) Grundsätzlich sollten 12 Fahrer pro Lauf am Start sein.
- 11.2 Bei den Finalläufen werden die besseren Fahrer in die A-Finale eingeteilt. Begonnen wird mit dem A-Finale danach folgt das entsprechende B-Finale.



- 11.3 Nach den Subfinalen sind alle Fahrer in ein Finale einzuteilen. Die 2 x 7 Nichtaufsteiger aus den Halbfinalen bestreiten zunächst den Last-Chance-Lauf, die Nichtaufsteiger aus den beiden Last-Chance-Läufen dann das B-Finale. Die jeweils besten 6 Nichtaufsteiger aus dem 1/4-Finale das C-Finale, usw.
- 11.4 Das A-Finale wird in drei Läufen (zwei gewertet) ausgetragen, alle anderen Finale abhängig von der Teilnehmerzahl laut Zeitplan. Das hinterste Finale wird nur ausgetragen, wenn mindestens 6 Fahrer am Start sind.
- 11.5 Bei Staatsmeisterschaften muss es einen abgegrenzten Bereich für die technische Abnahme geben. Am Ende jedes Finallaufes müssen alle in diesem Finale gestarteten Fahrzeuge unverzüglich in diesem Bereich abgegeben werden, um nachträgliche Modifikationen am Fahrzeug auszuschließen. In dieser Zeit können von der Rennleitung technische Kontrollen durchgeführt werden. Der Fahrer macht in dieser Zeit seinen Streckenposten.

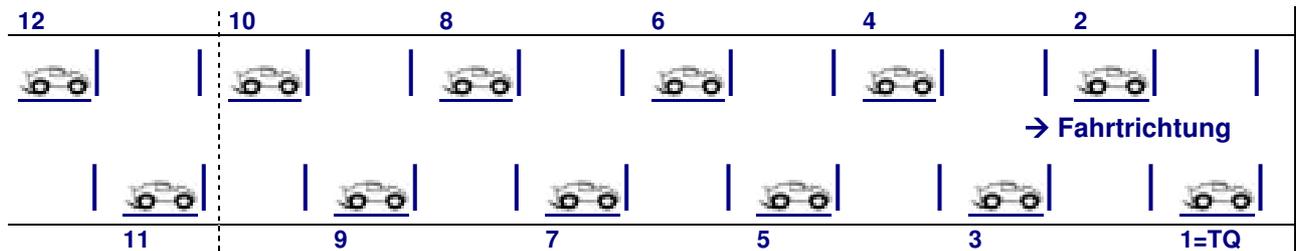
- 11.6 Das Rennergebnis muss bis spätestens 3 Tage nach dem Rennen in elektronischer Form an den E-8 Verantwortlichen sowie und dem DV Schriftführer gesandt werden (E-Mail). Es muss das gesamte Vor- und das letzte Finallaufergebnis mit Name, OFMAV Nummer, Altersklasse, Runden und Zeit jedes einzelnen Fahrers enthalten sein. Ebenso muss ein RCM-Export mit gesendet werden, damit die Meisterschaftsdaten für den nächsten Veranstalter vorhanden sind.
- 11.7 Wenn bei einer Meisterschaftsgesamtwertung 2 Fahrer die gleichen Punkte haben, so ist der voranzureihen, der das bessere Streichergebnis hat und bei Gleichheit der das bessere Ergebnis früher erreicht hat.
- 11.8 Staatsmeisterschaftsgesamtwertung:  
Jeder Fahrer erhält für sein Rennergebnis Punkte nach der OFMAV 300er Punkteliste. Die Rennergebnisse sind während der STM für die Trainingsgruppeneinteilung maßgeblich. Für die Gesamtwertung der STM zählt die Summe der Punkte der gewerteten Rennergebnisse.

## 12 TRAINING

- 12.1 Bei einem STM Lauf wird am Samstag von 10-12 Uhr ein freies Training durchgeführt. Die Organisation obliegt der Rennleitung (z.B. Trainingslisten, Training in Vorlaufgruppen, etc.) Es ist darauf zu achten, dass die anwesenden Fahrer möglichst viel Trainingsmöglichkeit fair verteilt bekommen.
- 12.2 Bei Beginn des offiziellen Trainings, Samstag um 12 Uhr muss vom Veranstalter die Gruppeneinteilung der Trainingsgruppen eine Stunde vorher ausgehängt sein. Die Einteilung hierzu erfolgt nach der aktuellen Meisterschaftsrangliste. Beim ersten STM Lauf erfolgt diese nach Einschätzung der Rennleitung da es noch keine Wertung aus dem Vorjahr gibt.
- 12.3 Die beiden letzten Trainingsläufe am Samstag werden als gewertetes Qualitraining gefahren. Gewertet wird die Gesamtzeit der drei schnellsten aufeinander folgenden Runden. Die Einteilung der Vorlaufgruppen erfolgt aufgrund der besten der beiden Gesamtzeiten. Der Fahrer mit der besten Gesamtzeit ist auf Position 1 in der besten (letzten) Vorlaufgruppe einzuteilen. Fahrer die auf der Teilnehmerliste stehen aber keine Wertung im Qualifikationstraining erreichen, sind alphabetisch am Ende der Rangliste zu führen und in die vordersten Gruppen einzuteilen.
- 12.4 Der Rennleiter oder sein Stellvertreter muss während des offiziellen Trainings am Fahrerturn anwesend sein. Beim Training am Sonntag muss der Rennleiter oder sein Stellvertreter anwesend sein, um den Ablauf zu leiten.

## 13 STARTAUFSTELLUNG

- 13.1 **Vorlauf / Einzelstart:** Die Startlinie für jeden Vorlauf-Einzelstart muss mindestens 4 m vor der eigentlichen Start/Ziel-Linie aufgebracht werden. Die Fahrzeuge müssen hinter dieser Linie so aufgestellt werden, dass sie sich gegenseitig nicht behindern. Ab dem 2. Vorlauf wird in der Reihenfolge der aktuellen Vorlaufangliste gestartet.
- 13.2 **Finale / Formel 1-Start:** Der Finalstart erfolgt als Formel 1-Start. Es werden dabei 12 Startreihen im Abstand von 3 bis 5 Meter gebildet. In jeder Startreihe steht nur ein Fahrzeug, jeweils versetzt zur vorherigen Startreihe. Die Fahrzeuge sind parallel zum Fahrbahnrand aufzustellen. Der Vorlaufschnellste (TQ) hat die Wahl, ob er innen oder außen starten möchte. Die restlichen Fahrzeuge sind entsprechend auszurichten. Beispiel: Vorlaufschnellster (TQ) rechts (links ist ebenfalls möglich)



## 14 START

- 14.1 **Allgemeines:** Jede Gruppe muss mindestens eine Minute vor dem Start aufgerufen werden. Weitere Aufrufe müssen 30 Sekunden und 10 Sekunden vor dem Start erfolgen. Bei STM Läufen müssen bei der Ansage „noch 10 Sekunden“ alle Helfer und Mechaniker den Startbereich verlassen. Die Startprozedur beginnt mit der Durchsage „noch 10 Sekunden“. Zu diesem Zeitpunkt müssen alle Helfer den Vorlauf-Startplatz bzw. die Startgerade bereits verlassen haben.
- 14.2 Ein Nachstart ist verboten! Alle nach Beginn der Startprozedur nicht auf dem Vorlauf-Startplatz bzw. der Startgeraden befindlichen Fahrzeuge sind nicht startberechtigt.
- 14.3 **Das Startsignal erfolgt nur akustisch nach dem Countdown von 10 bis 4. Es muss vom Zeitcomputer gesteuert sein, oder das Auslösen des Startsignals muss automatisch die Zeitnahme starten.**
- 14.4 **Vorläufe:** Bei Einzelstarts in den Vorläufen werden die Fahrer etwa im Sekundenabstand vom Zeitnehmer oder Zeitcomputer mit ihrer Startnummer aufgerufen.
- 14.5 **Finalläufe:** Das eigentliche Startsignal bei den Finalläufen erfolgt durch den Rennleiter oder den Zeitcomputer akustisch mit einem Hupton nach einem Countdown von 10 bis 4. Die letzten drei Sekunden werden nicht mehr angesagt.

## 15 WERTUNG EINES RENNENS

- 15.1 Runden, die ein Fahrzeug nicht aus eigener Kraft zurücklegt, werden nicht gezählt. Ein teilweise nichtzählender Transponder kann - nach Fahrereinspruch - vom Zeitnehmer gemeinsam mit dem Rennleiter korrigiert werden.
- 15.2 Gewertet wird nach Runden und Zeit (präzise: nach "Überzeit"): Die Zeit, die ein Fahrzeug vom Ende der regulären Laufzeit bis zum Passieren der Ziellinie benötigt, ist die sogenannte "Überzeit" und diese ist für die Wertung maßgeblich. Gewertet wird also nach maximaler Rundenzahl und minimaler Überzeit. Bei Fahrern mit der gleichen erreichten Rundenzahl ist der besser platziert, der die kleinere Überzeit gefahren ist. Gewertet werden nur Fahrer, die mindestens eine Runde gefahren sind.
- 15.3 **Wertung Qualitraining:**  
Im Qualitraining werden die drei besten aufeinander folgenden Runden zusammen gewertet. Das bessere Ergebnis, exakt die Gesamtzeit für die drei Runden aus beiden Läufen ist maßgeblich für die Einteilung der Vorlaufgruppen.
- 15.4 **Wertung Vorläufe:**  
Punktewertung (Vorlauf-Ranglistenwertung) Die Wertung erfolgt nach Runden/Zeit. Die Reihung erfolgt pro Lauf – nach Punkten. Die beste Platzierung in einem VL-Durchgang ergibt 0 Punkte, der zweite Platz 2 Punkte, der dritte Platz 3 Punkte, der vierte 4 Punkte usw. (sinnvoll aufgrund sich ändernder Strecken- und Witterungsverhältnisse und).

Vorlaufreihung: (Vorlaufwertung bei 4 oder 5 gefahrenen Vorläufen) Für die Reihung werden von den 4 oder 5 gefahrenen Vorläufen die 2 besten Ergebnisse nach Punkten addiert (die restlichen werden ignoriert). Werden nur 3 Vorläufen gefahren zählt der beste. Bei Punkte-Gleichstand wird der Fahrer mit dem besseren Einzelergebnis (Punkte aus den beiden gewerteten Läufen) weiter vorne gereiht. Bei weiterem Punktegleichstand werden die Einzelwerte der besseren gewerteten Punkteergebnisse verglichen und der Fahrer mit der besseren Runden/Zeit weiter vorne gereiht. Sollte noch immer Gleichstand bestehen, so werden die Einzelwerte der zweitbesten Punkteergebnisse verglichen und die Reihung vorgenommen. Bei nochmaligem Punktegleichstand erfolgt die Wertung nach Runden/Zeit der zweitbesten Punkte-Ergebnisse.

## 15.5 Wertung Subfinale:

Die Subfinale werden jeweils einmal gefahren, und es entscheidet die Platzierung des Fahrers. Bis zum 1/4 Finale steigen die jeweils 4 schnellsten in das nächste Finale auf, im Halbfinale steigen die jeweils besten 5 aus 1/2 Finale A und 1/2 Finale B in das A Finale auf. Die Nichtaufsteiger aus den Halbfinalen bestreiten noch jeweils einen Last-Chance Lauf. Die übrigen Fahrer sind in die anderen Finale einzuteilen.

**A Finale:** 2x5 Aufsteiger der 1/2 Finale und die 2 Sieger aus den Last-Chanceläufen, **B Finale:** 2x6 Nichtaufsteiger aus den Last-Chance-Läufen, **C Finale:** die Plätze 5-10 im 1/4 Finale A+B, **D Finale:** 11+12 aus dem 1/4 A+B und die Plätze 5-8 aus dem 1/8 A+B, **E Finale:** 9-12 aus dem 1/8 A+B und die Plätze 5-6 aus dem 1/16 A+B, usw.

## 15.6 Wertung Finalläufe:

Wertung bei einer **Entscheidung in 3 Läufen:** Die beiden besseren Platzierungen jedes Fahrers aus den drei Finalläufen werden nach Finalpunkten (FP) addiert und ergeben die Endreihung. Ergibt sich ein Punktegleichstand, so wird von den beiden gewerteten Finalläufen der Fahrer mit dem besseren Einzelergebnis (weniger FP) weiter vorne gereiht. Besteht weiterhin ein Gleichstand, werden die Runden/Zeiten der besseren Ergebnisse (nach FP) verglichen und der Fahrer mit der besseren Runden/Zeit weiter vorne gereiht. Sollte noch immer Gleichstand bestehen, werden die Runden/Zeiten der zweitbesten Ergebnisse (nach FP) verglichen und gewertet.

Wertung bei einer **Entscheidung in 2 Läufen:** Die bessere Platzierung jedes Fahrers aus den beiden Finalläufen wird nach Final-Punkten (FP) gewertet und ergibt die Endreihung (niedrige Punkte = bessere Platzierung). Ergibt sich ein FP-Gleichstand, so zählt das zweitbeste FP-Ergebnis. Ist auch dann noch Punktegleichheit so zählt der bessere Finallauf nach Runden/Zeiten.

Wertung bei einer **Entscheidung in 1 Lauf:** Der Fahrer mit der höchsten Rundenanzahl und kürzesten Laufzeit ist der Sieger.

15.7 Wenn bei einer Meisterschaftsgesamtwertung 2 Fahrer die gleichen Punkte haben, so ist der voranzureihen, der das bessere Streichergebnis hat und bei Gleichheit der das bessere Ergebnis früher erreicht hat.

15.8 Staatsmeisterschaftsgesamtwertung:  
Jeder Fahrer erhält für sein Rennergebnis Punkte nach der OFMAV 300er Punkteliste. Die Rennergebnisse sind während der STM für die Trainingsgruppeneinteilung maßgeblich. Für die Gesamtwertung der STM zählt die Summe der Punkte der gewerteten Rennergebnisse.

## 16 LAUF- UND RENNUNTERBRECHUNGEN

- 16.1 Der Rennleiter entscheidet ob ein Lauf abgebrochen wird.
- 16.2 Der Rennleiter kann bei Problemen mit der Zeitnahme den Start bzw. den Lauf einer Gruppe abbrechen (ebenso bei einem „Start-Super-Crash“ von mehreren Fahrzeugen).
- 16.3 Wird noch während der ersten Runde des Führenden abgebrochen, so kann der Rennleiter eine Startwiederholung anordnen. Die Fahrzeuge sind sofort wieder auf die Startposition zu stellen. Ein Nachladen ist in diesem Fall nicht erlaubt.
- 16.4 Frühstart führt zu einer Startwiederholung (mehrmaliger Frühstart desselben Fahrers führt zu Sanktionen).
- 16.5 Hat der Führende bei Abbruch eines Laufes bereits mehr als eine Runde zurückgelegt, muss der Lauf nach einer Pause - die genügend Zeit zum Aufladen der Akkus erlaubt - wiederholt werden.
- 16.6 Muss aus zwingenden Gründen (starker Regen, Unfall, defekte Zeitnahme, etc.), für die der Veranstalter keine Schuld trägt, das Rennen für mehr als 60 Minuten unterbrochen werden, so entscheidet die Jury, ob das Rennen fortzusetzen oder abzubrechen ist. Die Entscheidung darüber darf nicht später als 60 Minuten nach Beginn der Unterbrechung gefällt werden. Diese Entscheidung muss in den Rennresultaten vermerkt werden. Wenn das Rennwochenende bereits mit Trainingsläufen begonnen wurde, ist eine völlige Absage erst am Sonntag möglich.
- 16.7 Bei einer Rennunterbrechung entscheidet die Jury welche Läufe gewertet bzw. wiederholt werden.
- 16.8 Können die Resultate nicht rekonstruiert werden, so wird der Lauf wiederholt
- 16.9 Sollte es aufgrund eines Rennabbruchs nur 5, 4, oder 3 kompletten Vorläufe geben und keine Finale, so zählen die gefahrenen Vorläufe und das Rennen wird wie im Punkt 15.3 ausgeführt gewertet (Punkte laut Vorlauf-Ranglistenwertung).
- 16.10 Muss ein Rennen vor dem Ende des letzten Vorlaufes abgebrochen werden, wird das Rennen nicht gewertet.
- 16.11 Wird ein Rennen nach 5, 4 oder 3 Vorläufen oder während der Finalläufe abgebrochen, so muss es nach dem Stand der gefahrenen Vorläufe gewertet werden.

## 17 TECHNISCHE ABNAHME

- 17.1 Jeder Fahrer ist verpflichtet, sein Fahrzeug vor Beginn der Vorläufe einer technischen Abnahme zu unterziehen, die vom Veranstalter durchgeführt werden muss.
- 17.2 Es müssen 3 Startnummern auf der Karosserie angebracht werden, je eine auf der Seite und eine an der Frontscheibe. Die Aufkleber sind rund mit Durchmesser 60mm, Ziffern in der Farbe Schwarz, der Hintergrund ist gelb. Es sind die vom OFMAV vorgegebenen Aufkleber (Nummern 1 bis 12) bei der STM zu verwenden und dürfen nicht verändert oder zugeschnitten werden.
- 17.3 Das Chassis (Bodenplatte) ist bei der technischen Abnahme zu kennzeichnen. Will ein Fahrer sein Chassis tauschen, so muss er das gekennzeichnete bei der technischen Abnahme bis zum Veranstaltungsende hinterlegen. Das neue Chassis muss auch gekennzeichnet werden.
- 17.4 Die Möglichkeit zur technischen Abnahme soll schon am Samstag bestehen. Es muss aber bis kurz vor der Fahrerbesprechung eine technische Abnahme möglich sein. Alle Fahrer die am Samstag einen Vorlauf fahren wollen, müssen vorher zur technischen Abnahme (Inspektion).

- 17.5 Wird von der Rennleitung ein Fahrzeug zur technischen Abnahme nach einem Lauf aufgerufen hat dies unverzüglich und auf direktem Weg nach Ende des Laufes zu erfolgen. Von der Rennleitung kann angeordnet werden, dass die Fahrzeuge mit geöffneter Empfängerbox abgegeben werden.

## **18 FREQUENZKONTROLLE, QUARZTAUSCH**

- 18.1 Bei STM Läufen sind nur Sender für den Bereich von 2,4 GHz zugelassen und müssen verwendet werden. Es ist strengstens verboten, den Sender mit zusätzlichen oder externen Akkus/Batterien zu betreiben.
- 18.2 Vor dem 1.Vorlauf jeder Gruppe und vor jedem Finallauf kann auf Entscheidung des Rennleiters eine Frequenzkontrolle durchgeführt werden. Dazu haben sich alle Fahrzeuge in der Boxengasse einzufinden und alle Sender und alle Empfänger der startenden Gruppe einzuschalten. Danach hat jeder Fahrer - beginnend mit der Startnummer 1 - einzeln alle Bedienungselemente an seinem Sender zu betätigen und es ist zu kontrollieren, ob dadurch irgendein anderes Fahrzeug beeinflusst wird. Ist dies der Fall, so muss durch entsprechenden Frequenzwechsel Abhilfe geschaffen und der Start verschoben werden. Werden Störungen durch einen offensichtlich schadhafte Sender verursacht, so ist der Start vorzunehmen und der, die Störungen verursachende, Fahrer so lange von der Teilnahme am Rennen auszuschließen, bis der Fehler an seiner Anlage behoben ist oder er einen anderen Sender verwendet.
- 18.3 Dem Aufruf zur Frequenzkontrolle muss innerhalb von 3 Minuten Folge geleistet werden. Erscheint ein Fahrer innerhalb dieser Frist nicht mit seinem Fahrzeug zur Frequenzkontrolle, so muss er für diese Veranstaltung als nicht mehr startberechtigt erklärt werden.
- 18.4 Ohne Zustimmung des Rennleiters darf kein Frequenzwechsel vorgenommen werden.
- 18.5 Wenn ein Frequenzwechsel notwendig ist, muss dem Fahrer eine Frist von 10 Minuten (ab der Bekanntgabe) eingeräumt werden, um den Wechsel der Frequenz durchzuführen. Diese Frist ist auch dann zu gewähren, wenn der Frequenzwechsel durch einen Irrtum der Rennleitung notwendig geworden ist.
- 18.6 Fahrer, die einen Frequenzwechsel nicht durchführen wollen oder können (kein passender Quarz vorhanden), verlieren ihre Startberechtigung für den betreffenden Lauf und werden in diesem Lauf auf den letzten Platz gereiht.
- 18.7 Der Fahrer mit dem höheren Startplatz muss bei Bedarf den Quarz wechseln.

## 19 SANKTIONEN

- 19.1 Für Verstöße gegen das Reglement oder die sportliche Fairness können gegen einen Fahrer folgende Strafen ausgesprochen werden:
- Verwarnung
  - Short-Stop-and-Go-Strafe
  - Stop-and-Go-Strafe
  - Rundenstrafen
  - Disqualifikation für einen Lauf
  - Disqualifikation für die gesamte Veranstaltung
- 19.2 **Short-Stop-and-Go-Strafe**  
Das betreffende Fahrzeug wird mittels akustischer Durchsage zum Anhalten an einer dafür vorgesehenen Stelle veranlasst. Das Fahrzeug muss kurz anhalten und darf dann weiterfahren. Alternativ kann, wenn vorhanden eine Boxendurchfahrt gegeben werden. Die Boxengasse muss, wenn vorhanden, während des gesamten Rennens frei gehalten werden.
- 19.3 **Stop-and-Go-Strafe**  
Das betreffende Fahrzeug wird mittels akustischer Durchsage zum Anhalten an einer dafür vorgesehenen Stelle veranlasst. Das Fahrzeug muss dort bis zur Freigabe durch den Rennleiter oder Schiedsrichter anhalten. Die Strafzeit beträgt 5-10 Sekunden. Das Auto darf erst nach der akustischen Freigabe sein Rennen fortsetzen. Wird die Strafe in der Nachlaufzeit ausgesprochen gibt es 10 Sekunden Zeitstarfe.
- 19.4 Alle während einer Veranstaltung ausgesprochenen Strafen müssen mit Angabe des Strafgrundes sofort nach jedem Lauf an der offiziellen Anschlagtafel schriftlich bekanntgegeben werden (Name, Grund, Strafe).
- 19.5 Wird ein repariertes Fahrzeug nicht von der Boxenstraße aus wieder ins Rennen gebracht: **1 Runde Abzug**
- 19.6 Wird ein repariertes Fahrzeug wieder ins Rennen gebracht und der Vorrang eines auf der Strecke fahrenden Fahrzeuges missachtet, wodurch dieses Fahrzeug stark behindert wird. **1 Runden Abzug**
- 19.7 Fahren gegen die Fahrtrichtung und/oder Verwendung der Rückwärtsgangs: **je nach schwere 1-2 Runden Abzug**
- 19.8 Wird ein Auto nachgestartet, d.h. verlässt es die Boxenstraße erst nachdem das Rennen bereits gestartet wurde: **Disqualifikation für diesen Lauf**
- 19.9 Bei vorsätzlichem Kurvenschneiden (Abkürzungen): Aussprechen einer Verwarnung, **Short-Stop-and-Go oder Stop-and-Go-Strafe**. Im Wiederholungsfall: **1 Runde Abzug**
- 19.10 Behindert ein Fahrer durch offensichtlich unfaire Fahrweise seine Konkurrenten: Aussprechen einer Verwarnung, **Short-Stop-and-Go oder Stop-and-Go-Strafe**. Ändert er auch nach der Verwarnung seinen Fahrstil nicht deutlich erkennbar: **Disqualifikation für diesen Lauf**
- 19.11 Wechselt ein Fahrer seine Frequenz, ohne sich bei der Rennleitung dafür die Genehmigung eingeholt zu haben und verursacht er dadurch Störungen oder sogar die Beschädigung anderer Fahrzeuge (dies gilt auch für das offizielle Training): **Disqualifikation für das gesamte Rennen**
- 19.12 Wird bei einer Prüfung des Fahrzeuges nach einem Lauf festgestellt, dass es nicht den technischen Spezifikationen entspricht: **Disqualifikation für diesen Lauf**. (Ausnahme: bei offensichtlich in diesem Lauf entstandener Deformation am Fahrzeug)
- 19.13 Hat ein Fahrer aus eigener Schuld falsche, zugeschnittene oder unleserliche Startnummern angebracht: **1 Runden Abzug**

- 19.14 Lässt der Mechaniker in einem Finale bei "10 Sekunden" das Fahrzeug nicht los und tritt er nicht hinter die Mechanikerlinie zurück: **1 Runde Abzug**
- 19.15 Werden bei einer Rennunterbrechung am Fahrzeug unerlaubte Reparaturen durchgeführt: **Disqualifikation für das gesamte Rennen**
- 19.16 Missachten der akustischen Durchsage für die Dauer von 2 Runden: **Disqualifikation für diesen Lauf**
- 19.17 Bei Tätlichkeiten eines Fahrers gegen einen anderen Fahrer oder Rennoffizielle: **Disqualifikation für das gesamte Rennen und Sperre für zumindest 24 Monate für alle Rennen mit einer VB oder EB Lizenz.**(dem Veranstalter und dem OFMAV bleiben weitere Schritte vorbehalten)
- 19.18 Unsportliches oder den Sport herabwürdigendes Verhalten kann vom Rennleiter oder dem OFMAV mit einer **Sperre bis zu 24 Monaten** geahndet werden.
- 19.19 Wird ein Gyro oder Kreiselssystem verwendet oder befindet sich im Fahrzeug ein Kreisel bzw. ein Empfänger mit integriertem Kreisel bzw. Gyro (das Vorhandensein ist der Verwendung gleichzustellen): **Disqualifikation für das gesamte Rennen und Sperre für zumindest 24 Monate** für alle Rennen mit einer VB oder EB Lizenz.
- 19.20 Unerlaubte Verwendung von nicht mit dem Modellsport zusammenhängenden Elektrogeräten (Klimaanlagen, Kochgeräte, etc.) oder fahrlässiges Laden der LIPO ohne Liposack: **Disqualifikation für das gesamte Rennen**
- 19.21 Kommt ein Fahrer seiner Pflicht als Streckenposten zu wirken nicht nach (und stellt keinen Ersatz) oder blockiert ein Fahrer die Boxengasse während des Rennens: a) Bei den Vorläufen: **Streichung seines besten Vorlaufresultates** b) Bei den Finalläufen: Der Fahrer wird mit **0 Runden an den letzten Platz** seines Finallaufes gereiht. Wurde sein Finallauf noch nicht gestartet, so darf er in diesem Lauf nicht starten.
- 19.22 Verlässt ein Fahrer die Veranstaltung, ohne sich beim Rennleiter abgemeldet zu haben, sodass er bei den von ihm noch zu fahrenden Läufen als Streckenposten fehlt, so kann er vom Rennleiter für das gesamte Rennen disqualifiziert und für den nächsten STM Lauf mit einem Startverbot belegt werden.
- 19.23 Reglement-Verstöße, die unmittelbar vor oder während eines Laufes begangen werden, und die vom Rennleiter mit Sanktionen geahndet werden, sind sofort, spätestens jedoch am Ende dieses Laufes zu verlautbaren und anschließend auf der Anschlagtafel zu vermerken. (Typisches Beispiel: Nichtausüben eines Streckenpostens oder Erscheinen als Streckenposten erst nach erfolgtem Start!)
- 19.24 Wird ein Fahrer für einen Lauf disqualifiziert, so wird er in diesem Lauf mit 0 Runden an letzter Stelle gewertet.
- 19.25 Wird ein Fahrer für das gesamte Rennen disqualifiziert, so wird er aus der Wertung genommen.
- 19.26 Grundsätzlich gilt, dass die ausgesprochene Strafe für das gesamte Rennen bleibt d.h. wenn im Vorlauf die 1. Verwarnung ausgesprochen wird gibt es im nächsten keine Verwarnung, sondern eine vom Rennleiter laut Reglement härtere Strafe, wie z.B. Stop-and-Go-Strafe oder ähnliches.
- 19.27 Verwendet ein Fahrer nicht die in der Nennung angegebene Frequenz, so wird ihm die beste Vorlaufplatzierung gestrichen.

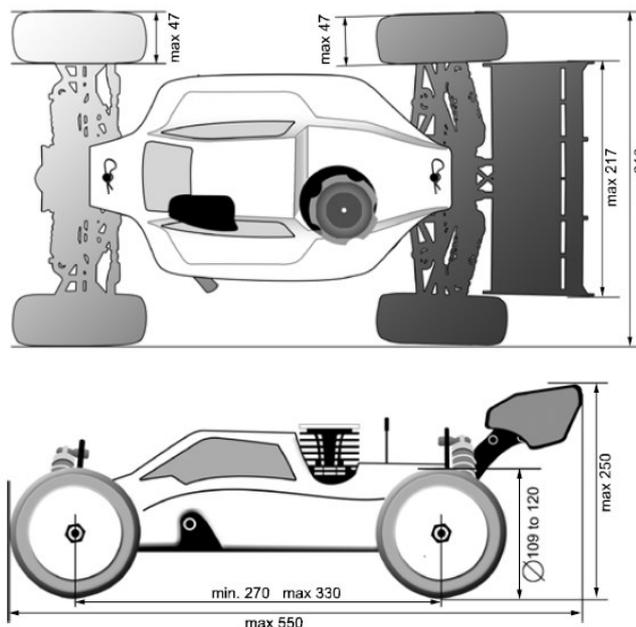
## 20 TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

20.1 Um eine gleichbleibende technische Abnahme der Fahrzeuge zu gewährleisten, muss bei jedem STM Lauf, ein vom OFMAV gestellter Prüfkoffer, verwendet werden.

20.2 Außenmaße:

Länge über alles:	max. 730 mm	Truggy:	keine Angabe
Breite über alles:	max. 310 mm		max. 425 mm
Radstand:	270 - 330 mm		keine Angabe
Höhe über alles:	250 mm		260 mm

Die Breite des Fahrzeuges ist mittels eines Brettes, auf dem 2 Leisten mit 120 mm Höhe in einem Abstand von 310 mm montiert sind, zu messen. Das Fahrzeug muss in jedem Einfederungszustand frei zwischen den Leisten bewegt werden können. Die Höhe wird im ausgefederten Zustand inkl. Überrollbügel und Spoiler aber ohne Antenne gemessen.



20.3 **Motor/Regler:**

Brushless - mit oder ohne Sensor, Welle 5 mm

Der Rückwärtsgang soll deaktiviert sein, die Verwendung ist jedenfalls verboten

20.4 **Fahrakku:**

Zellenanzahl: 2x2S Hardcase, 1x3S Hardcase oder 1x4S Hardcase

Nennspannung: maximal 14,80 Volt, vor dem Start maximal 16,80 Volt

Abmessungen: 2S: maximal 140x47x25mm, 4S maximal 140x47x50mm

Bei 2x2S müssen beide Akkus hinsichtlich Hersteller und technischer Daten gleich sein. Ein LIPO Sack zum Laden ist bei STM Läufen verpflichtend.

20.5 Die **Reifen** müssen einen Durchmesser zwischen 109mm und 120 mm haben. Die maximale breite darf maximal 47mm betragen. Sie müssen mit Ausnahme der Seitenwandbeschriftung schwarz sein.

20.6 Das minimale **Gewicht** des Buggys muss fahrfertig 3200 Gramm betragen, jenes beim Truggy muss minimal 4100 Gramm betragen.

- 20.7 **Spoiler:** Maximalmaße 217 x 85 mm. Der Spoiler wird von der untersten Vorderkante bis zur obersten Hinterkante gemessen. Mehrfachflügel sind erlaubt. Die Seitenflächen des Spoilers dürfen 100 x 60 mm nicht überragen.
- 20.8 Die **Karosserie** muss einen Buggy oder Truggy 1/8 darstellen und für das jeweilige Modell geeignet sein. In der Karosserie dürfen die dafür vorgesehenen Lufteinlässe ausgeschnitten werden. Sollten serienmäßig keine Lufteinlässe vorgesehen sein dürfen diese an vergleichbaren Stellen ausgeschnitten werden. In beiden Fällen dürfen die Lufteinlässe pro Seite zusammen die Größe von 30x30mm nicht überschreiten. Die Frontscheibe und die Seitenscheiben müssen vollständig erhalten bleiben, auf diesen drei Scheiben sind die Startnummern in Originalgröße und Form anzubringen sind. Die Karosserie muss Motor, Regler und die beweglichen Antriebsteile vollständig bedecken.
- 20.9 Der vordere **Rammschutz** (Bumper) hat aus nachgiebigem Material zu bestehen (kein Metall erlaubt).
- 20.10 Es ist jede Art von Kreiselssystem oder Gyro verboten. Alleine das Vorhandensein eines externen Kreiselssystems oder die Verwendung eines Empfängers mit integriertem Gyro ist mit der Verwendung gleichzusetzen.

## 21 ANHANG

- 21.1 Die Gesamtwertung der E-8 Staatsmeisterschaft 2015 dient als Basis für die Vergabe der Startplätze der Europameisterschaft 2016, wenn Seitens der EFRA eine Kontingentierung der Startplätze erfolgt.
- 21.2 Für die Europameisterschaft 2015 in Fehring ist seitens der EFRA keine Kontingentierung vorgesehen. Sollte sich das ändern werden Startplätze nach dem Stand in der dann aktuellen STM Rangliste vergeben – Nennungen die bis zu einer möglichen Kontingentierung abgegeben wurden sind davon nicht betroffen.
- 21.3 Für die Siegerehrung bei einem STM Lauf sind im A-Finale für die Plätze eins bis drei Pokale und gedruckte Tafeln im Format von mindestens A4 vorzusehen – einen Pokal und Tafeln gibt es ebenso für den besten Jugendlichen und den besten Teilnehmer 40+. Für die jeweils ersten drei Plätze der übrigen Finale (B/C/D etc.) gibt es gedruckte Tafeln im Format von mindestens A4. Das Design der Tafeln obliegt dem Veranstalter.
- 21.4 Für die Gesamtwertung sind für die Plätze eins bis drei Pokale vorzusehen. Einen Pokal gibt es ebenso für die drei besten Jugendlichen und die drei besten Teilnehmer 40+. Die Gesamtsiegerehrung findet nach dem letzten STM Lauf vor Ort statt. Die Trophäen für die Gesamtwertung kommen vom OFMAV.
- 21.5 Verantwortliche Regional: (diese Rennen sind OFMAV sanktioniert)

Ost-Meisterschaft:	Harald Flicker	<a href="http://www.mav-waidhofen.at">www.mav-waidhofen.at</a>
Thermenland-Trophy:	Wendler Walter	<a href="http://www.wmw-fehring.at">www.wmw-fehring.at</a>
Kärntner Meisterschaft:	Engelbert Brunner	
Oberösterreich Cup:	Gerhard Steinbock	
Hobby Cup:	Pilsits Thomas	

## Richtlinien für die technische Abnahme hinsichtlich Gyro:

- Der Rennleiter kann anordnen, dass das Fahrzeug mit geöffneter Empfängerbox zur technischen Abnahme nach dem jeweiligen Finale abgegeben werden muss. Bei einem Protest wegen eines Verdachts muss das betreffende Fahrzeug sofort bzw. nach dem Lauf kontrolliert werden.
- Es darf sich kein Kreiselssystem ob aktiv oder inaktiv im Fahrzeug befinden. Alleine das Vorhandensein ist mit der Verwendung gleichzustellen und zu sanktionieren.
- Ein Gyro muss, um korrekt zu funktionieren an der Rollachse und relativ mittig eingebaut sein. Eine feste Verbindung mit dem Chassis ist unbedingt nötig. Ein externer Gyro muss also im Fahrzeug verbaut und zwischen Empfänger und Servo verkabelt sein.
- Es besteht theoretisch die Möglichkeit den Gyro im Servogehäuse zu verstecken – etwas wenn ein Lowprofileservo in ein Standardgehäuse verbaut wird. Bei einem 1/8er Buggy allerdings weniger zu vermuten, da die Stellkraft dann zu gering wird.
- Es gibt derzeit nur sehr wenige Empfänger mit integriertem Gyro – siehe unten. Bei der Spektrum kann der Gyro zwar über den Sender aktiviert/deaktiviert werden, das geht jedoch nur im Untermenü. Anders bei der Kopropo: hier kann man eine Taste mit dieser Funktion belegen, zudem gibt es wie abgebildet einen baugleichen Empfänger ohne Gyro – das Gehäuse allein gibt noch keinen Aufschluss welche Platine sich darin befindet. Ein locker in Schaumstoff verpackter Empfänger ist von der technischen Seite her eher unbedenklich.

## Empfängerliste MIT Kreisel/Gyro – Stand per 04. 04. 2015



Kopropo KR-212 FHG



Spektrum SRS 4210



RadioLink R4EH-G

## Punkteschema für STM:

Platz .....	Punkte	Platz.....	Punkte
1 .....	300	55.....	69
2 .....	280	56.....	68
3 .....	260	57.....	67
4 .....	240	58.....	66
5 .....	220	59.....	65
6 .....	210	60.....	64
7 .....	200	61.....	63
8 .....	190	62.....	62
9 .....	180	63.....	61
10.....	170	64.....	60
11.....	165	65.....	59
12.....	160	66.....	58
13.....	155	67.....	57
14.....	150	68.....	56
15.....	145	69.....	55
16.....	140	70.....	54
17.....	135	71.....	53
18.....	130	72.....	52
19.....	125	73.....	51
20.....	120	74.....	50
21.....	115	75.....	49
22.....	110	76.....	48
23.....	105	77.....	47
24.....	100	78.....	46
25.....	99	79.....	45
26.....	98	80.....	44
27.....	97	81.....	43
28.....	96	82.....	42
29.....	95	83.....	41
30.....	94	84.....	40
31.....	93	85.....	39
32.....	92	86.....	38
33.....	91	87.....	37
34.....	90	88.....	36
35.....	89	89.....	35
36.....	88	90.....	34
37.....	87	91.....	33
38.....	86	92.....	32
39.....	85	93.....	31
40.....	84	94.....	30
41.....	83	95.....	29
42.....	82	96.....	28
43.....	81	97.....	27
44.....	80	98.....	26
45.....	79	99.....	25
46.....	78	100.....	24
47.....	77	101.....	23
48.....	76	102.....	22
49.....	75	103.....	21
50.....	74	104.....	20
51.....	73	105.....	19
52.....	72	106.....	18
53.....	71	107.....	17
54.....	70	108.....	16
		109.....	15
		110.....	5

Jeder Fahrer über 110 bekommt 5 Punkte

# REGLEMENT EB-8

<b>SAMSTAG (64-96 Starter / 8 Gruppen)</b>				
		Aktive Gruppe	Dauer	Streckenposten
<b>09:00 - 09:10</b>		<b>Begrüßung + Fahrerbesprechung</b>		
09:15 - 11:45		<b>Freies Training</b>	150 Minuten / Fahrerwechsel alle 8 Minuten	
<b>11:45 - 12:15</b>		<b>Mittagspause</b>		
12:20 - 12:28	<b>Training 1</b>	Gruppe 1	5 Minuten + 3 Minuten Wechsel	Gruppe 8
12:28 - 12:36		Gruppe 2		Gruppe 1
12:36 - 12:44		Gruppe 3		Gruppe 2
12:44 - 12:52		Gruppe 4		Gruppe 3
12:52 - 13:00		Gruppe 5		Gruppe 4
13:00 - 13:08		Gruppe 6		Gruppe 5
13:08 - 13:16		Gruppe 7		Gruppe 6
13:16 - 13:24		Gruppe 8		Gruppe 7
13:24 - 13:38	<b>Training 2</b>	Gruppe 1	10 Minuten + 4 Minuten Wechsel	Gruppe 8
13:38 - 13:52		Gruppe 2		Gruppe 1
13:52 - 14:06		Gruppe 3		Gruppe 2
14:06 - 14:20		Gruppe 4		Gruppe 3
14:20 - 14:34		Gruppe 5		Gruppe 4
14:34 - 14:48		Gruppe 6		Gruppe 5
14:48 - 15:02		Gruppe 7		Gruppe 6
15:02 - 15:16		Gruppe 8		Gruppe 7
15:16 - 15:24	<b>Quali-Training</b>	Gruppe 1	5 Minuten + 3 Minuten Wechsel	Gruppe 8
15:24 - 15:32		Gruppe 2		Gruppe 1
15:32 - 15:40		Gruppe 3		Gruppe 2
15:40 - 15:48		Gruppe 4		Gruppe 3
15:48 - 15:56		Gruppe 5		Gruppe 4
15:56 - 16:04		Gruppe 6		Gruppe 5
16:04 - 16:12		Gruppe 7		Gruppe 6
16:12 - 16:20		Gruppe 8		Gruppe 7
<b>16:25 - 16:40</b>		<b>Fahrerbesprechung Vorläufe</b>		
16:45 - 16:54	<b>Vorlauf 1</b>	Gruppe 1	5 Minuten + 4 Minuten Wechsel	Gruppe 10
16:54 - 17:03		Gruppe 2		Gruppe 1
17:03 - 17:12		Gruppe 3		Gruppe 2
17:12 - 17:21		Gruppe 4		Gruppe 3
17:21 - 17:30		Gruppe 5		Gruppe 4
17:30 - 17:39		Gruppe 6		Gruppe 5
17:39 - 17:48		Gruppe 7		Gruppe 6
17:48 - 17:57		Gruppe 8		Gruppe 7
Optional 2 Vorläufe am Samstag				

<b>SONNTAG (64-96 Starter / 8 Gruppen)</b>					
		Aktive Gruppe	Dauer	Streckenposten	
07:00 - 07:30		Training	30 Minuten		
<b>07:40 - 07:55</b>		<b>Begrüßung + Fahrerbesprechung Vorläufe</b>			
08:00 - 08:09	<b>Vorlauf 2</b>	Gruppe 1	5 Minuten + 4 Minuten Wechsel	Gruppe 8	
08:09 - 08:18		Gruppe 2		Gruppe 1	
08:18 - 08:27		Gruppe 3		Gruppe 2	
08:27 - 08:36		Gruppe 4		Gruppe 3	
08:36 - 08:45		Gruppe 5		Gruppe 4	
08:45 - 08:54		Gruppe 6		Gruppe 5	
08:54 - 09:03		Gruppe 7		Gruppe 6	
09:03 - 09:12		Gruppe 8		Gruppe 7	
09:12 - 09:21	<b>Vorlauf 3</b>	Gruppe 1		Gruppe 8	
09:21 - 09:30		Gruppe 2		Gruppe 1	
09:30 - 09:39		Gruppe 3		Gruppe 2	
09:39 - 09:48		Gruppe 4		Gruppe 3	
09:48 - 09:57		Gruppe 5		Gruppe 4	
09:57 - 10:06		Gruppe 6		Gruppe 5	
10:06 - 10:15		Gruppe 7		Gruppe 6	
10:15 - 10:24		Gruppe 8		Gruppe 7	
10:24 - 10:33	<b>Vorlauf 4</b>	Gruppe 1	Gruppe 8		
10:33 - 10:41		Gruppe 2	Gruppe 1		
10:41 - 10:50		Gruppe 3	Gruppe 2		
10:50 - 10:59		Gruppe 4	Gruppe 3		
10:59 - 11:08		Gruppe 5	Gruppe 4		
11:08 - 11:17		Gruppe 6	Gruppe 5		
11:17 - 11:26		Gruppe 7	Gruppe 6		
11:26 - 11:35		Gruppe 8	Gruppe 7		
<b>11:35 - 12:10</b>		<b>Mittagspause</b>			
12:10 - 12:24	<b>Finale</b>	1/64 A Finale	10 Minuten + 4 Minuten Wechsel	1/2 Finalisten A+B	
12:24 - 12:38		1/64 B Finale		Nichtaufsteiger 1/64 A Finale	
12:38 - 12:52		1/32 A Finale		Nichtaufsteiger 1/64 B Finale	
12:52 - 13:06		1/32 B Finale		Nichtaufsteiger 1/32 A Finale	
13:06 - 13:20		1/16 A Finale		Nichtaufsteiger 1/32 B Finale	
13:20 - 13:34		1/16 B Finale		Nichtaufsteiger 1/16 A Finale	
13:34 - 13:48		1/8 A Finale		Nichtaufsteiger 1/16 B Finale	
13:48 - 14:02		1/8 B Finale		Nichtaufsteiger 1/8 A Finale	
14:02 - 14:16		1/4 A Finale		Nichtaufsteiger 1/8 B Finale	
14:16 - 14:30		1/4 B Finale		Nichtaufsteiger 1/4 A Finale	
14:30 - 14:44		1/2 A Finale		Nichtaufsteiger 1/4 B Finale	
14:44 - 14:58		1/2 B Finale		Aufsteiger 1/2 A + 1 x Veranstalter	
14:58 - 15:12		H Finale	Aufsteiger 1/2 B + 1 x Veranstalter		
15:12 - 15:26		G Finale	H Finale		
15:26 - 15:36		Last-Chance A	5 Minuten	G Finale	
15:36 - 15:46		Last-Chance B			
15:46 - 16:00		F Finale	10 Minuten + 4 Minuten Wechsel	Nichtaufsteiger LC A+B	
16:00 - 16:14		E Finale		F Finale	
16:14 - 16:28		A Finale 1		E Finale	
16:28 - 16:42		C Finale 1		A Finale	
16:42 - 16:56	B Finale 1	C Finale			
16:56 - 17:10	A Finale 2	B Finale			
17:10 - 17:24	D Finale	A Finale			
17:24 - 17:38	C Finale 2	D Finale			
17:38 - 17:52	B Finale 2	C Finale			
17:52 - 18:06	A Finale 3	B Finale			
<b>18:10</b>		<b>Siegerehrung</b>			

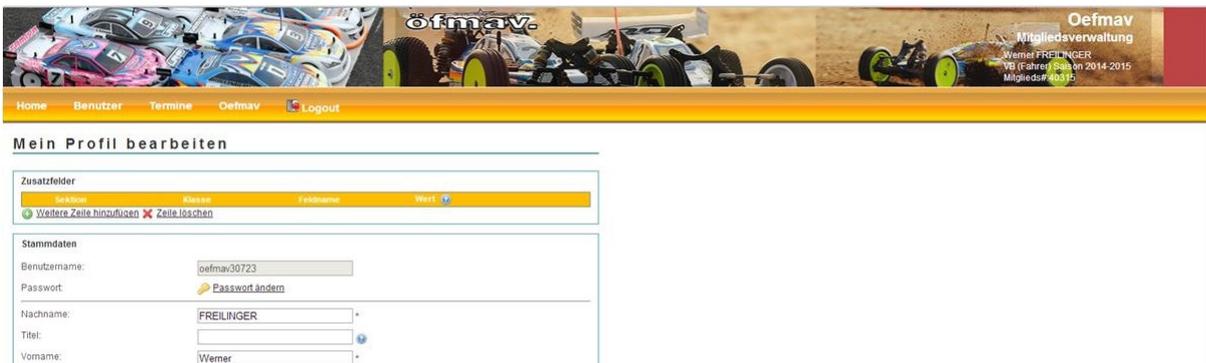
## Transponder anlegen:

Die Eingabe der Transpondernummer und auch der Frequenz auf der OFMAV Seite in ein paar Schritten erklärt, denn es ist einfach mühsam wenn bei der Nennung die Transpondernummer fehlt.

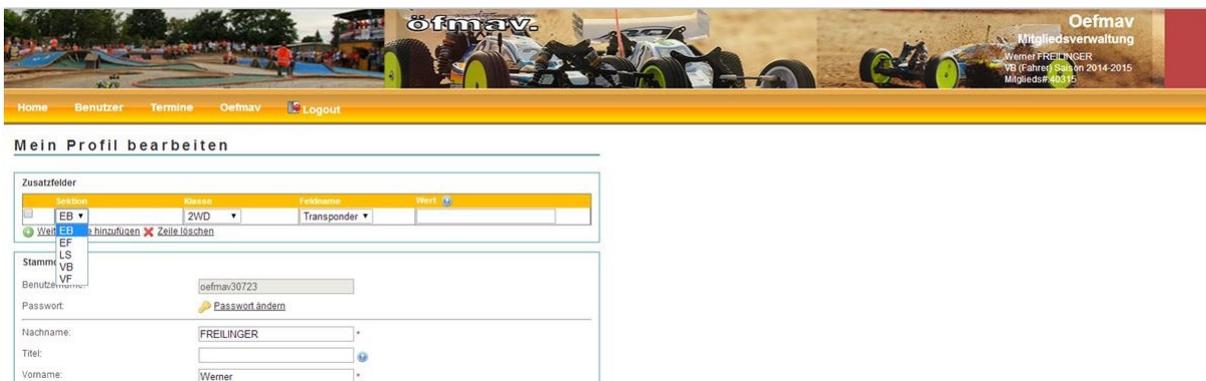
**Schritt 1:** Mit dem Benutzer auf der OFMAV Seite einloggen und unter „Benutzer“ den Menüpunkt „Profil ändern“ aufrufen.



**Schritt 2:** Zusatzfelder (die Spalte ganz oben) – „Weitere Zeile hinzufügen“ anklicken

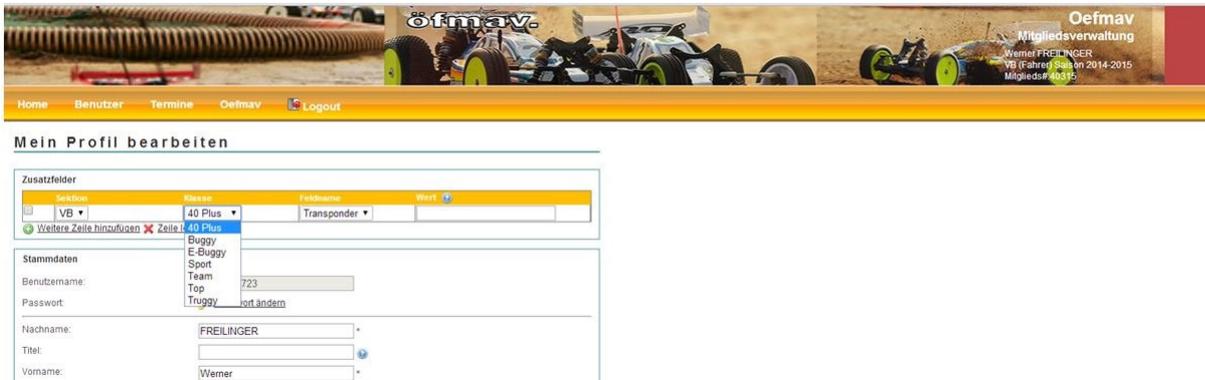


**Schritt 3:** Sektion VB bzw. EB anwählen:



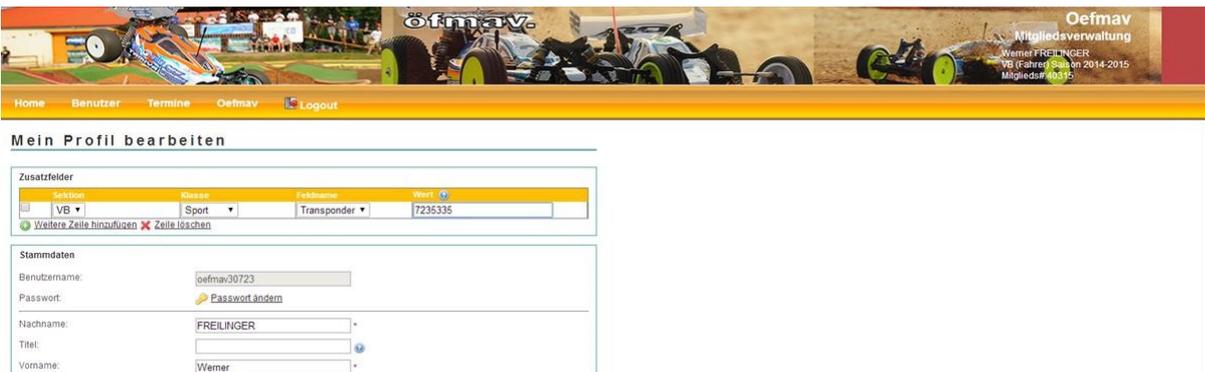
# REGLEMENT EB-8

**Schritt 4: hier passiert der Hauptfehler!!** Die gewünschte Klasse bei VB E-Buggy oder Truggy bzw. bei EB E-Buggy oder Truck auswählen, alles andere wäre ungültig. Der Transponder wird dann bei der Nennung für die jeweilige Klasse verwendet.



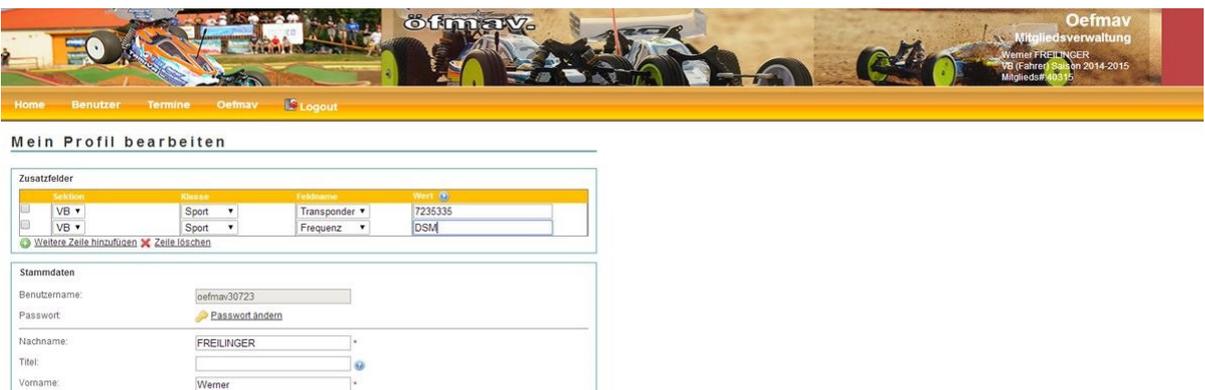
The screenshot shows the 'Mein Profil bearbeiten' page. A dropdown menu is open for the 'Klasse' field, showing options: 40 Plus, Buggy, E-Buggy, Sport, Team, Top, and Truggy. The 'Sport' option is highlighted. The 'Transponder' field contains the value '723'.

**Schritt 5:** Transpondernummer eingeben – in diesem Fall für die Klasse Sport:



The screenshot shows the 'Mein Profil bearbeiten' page. The 'Klasse' dropdown is set to 'Sport' and the 'Transponder' field now contains the number '7235335'.

**Schritt 6:** Weitere Zeile hinzufügen und statt dem Transponder die Frequenz (DSM) eingeben.



The screenshot shows the 'Mein Profil bearbeiten' page. A second row has been added to the 'Zusatzfelder' table. The first row is for 'Sport' with transponder '7235335'. The second row is for 'Sport' with frequency 'DSM'.

Diese Schritte sind für jede Klasse in der man starten will zu wiederholen - zum Abschluss ganz unten auf „Speichern“ gehen.

Für Fragen stehe ich gern zu Verfügung.

Werner Freilingner