

Reglement Vintage Schweizermeisterschaft

FHRM Freunde Historischer Renn-Motorräder
FMS Fédération Motocycliste Suisse



Ausgabe Januar 2019



1. Zielsetzung
2. Bergrennen
3. Rundstreckenrennen
4. Teilnehmer
5. Zugelassene Motorräder und Seitenwagen
6. Anmeldung zur Meisterschaft
7. Klasseneinteilung
8. Veranstalter
9. Anmeldung zur jeweiligen Veranstaltung
10. Allgemeine Fahrvorschriften
11. Versicherung
12. Lizenzen
13. Obligatorische Fahrerausrüstung
14. Flaggenzeichen
15. Administrative Kontrolle
16. Technische Kontrolle
17. Startnummern
18. Startaufstellung
19. Zeitmessung
20. Punkteverteilung
21. Haftung
22. Ausschlüsse
23. FHRM Rennkommission
24. Technisches Fahrzeugreglement Allgemein
25. Technisches Fahrzeugreglement Seitenwagen
26. Technisches Fahrzeugreglement Solo
27. Rennbetrieb
28. Verhaltenskodex Teilnehmer

1. Zielsetzung

Sinn unserer Gleichmässigkeitsläufe ist es, Renn- und Sport-Motorräder sowie historische Eigenbau-Rennmaschinen und Renn-Seitenwagen aus der ehemaligen Sport- und Rennszene in zeitgemässer Form in einer offiziellen Meisterschaft (FHRM / FMS Vintage Schweizermeisterschaft) einzusetzen und einem breiten Publikum vorzuführen.

2. Bergrennen

Einzelstart, stehend, laufender Motor, Startintervall circa 20 Sekunden. Damit sich die Konkurrenten auf der Strecke gegenseitig nicht behindern, werden die Motorräder der Geschwindigkeit nach eingereiht. Aus zwei oder mehreren Läufen, der erste gibt jeweils die Richtzeit, wird die Zeitdifferenz ermittelt. Sieger wird der Teilnehmer mit der kleinsten Zeitdifferenz. Bei Differenzgleichheit entscheidet das ältere Baujahr des Motorrades über den besseren Rang, ist auch dann noch Gleichheit, entscheidet das höhere Alter des Fahrers.

3. Rundstreckenrennen

Massenstart, stehend, laufender Motor. Damit sich die Konkurrenten beim Start und auf der Strecke nicht gegenseitig behindern, sind die Motorräder in der Startaufstellung nach Möglichkeit der Geschwindigkeit nach eingereiht (schnellstes Motorrad zuerst usw.)

Aus mehreren Runden, oder aus zwei Läufen wird die Zeitdifferenz ermittelt. Sieger wird der Teilnehmer mit der kleinsten Zeitdifferenz. Bei Differenzgleichheit wird entschieden wie bei Punkt 2 (Bergrennen). Alter der Maschine, Alter des Fahrers.

Die Gleichmässigkeit wird bei der Rundstreckenveranstaltung wie folgt ermittelt:

A:

Die zweite Runde wird als Masterrunde gemessen. Eine weitere Runde, die nur dem Rennleiter und der Zeitnahme bekannt ist, wird gemessen. Derjenige mit der kleinsten Zeitdifferenz zur Masterrunde ist der Sieger.

B:

Die zweite Runde wird als Masterrunde gemessen. Weitere Runden werden mit der Masterrunde verglichen und die Abweichungen addiert. Derjenige mit der total kleinsten Differenz zur Masterrunde ist der Sieger.

C:

Aus zwei Läufen wird die Differenz ermittelt. Sieger wird derjenige mit der kleinsten Differenz.

4. Teilnehmer

Um an der Vintage Schweizermeisterschaft teilnehmen zu können, ist die Mitgliedschaft bei FAM / FHRM sowie bei der FMS für Fahrer und Beifahrer obligatorisch. Der jeweilige Jahresbeitrag muss fristgerecht vor Saisonbeginn bezahlt sein. Der Teilnehmer muss im Besitz eines gültigen Führerausweises seiner Kategorie und einer FMS Jahreslizenz sein.

Lizenzen siehe auch unter Punkt 12

5. Zugelassene Motorräder und Seitenwagen

Es werden nur Motorräder und Seitenwagen zur Vintage Schweizermeisterschaft zugelassen, welche speziell für Rennen gebaut oder für Rennzwecke abgeändert wurden.

Die Jahrgangskriterien im Detail

Für Rennzwecke umgebaute Motorräder oder Seitenwagen bis Jahrgang 31.12.1976

Eigenbaurenmaschinen oder Eigenbau-Renn-Seitenwagen mit historischem Nachweis bis Jahrgang 31.12.1976

Originalgetreue Replicas von Rennmaschinen und Renn-Seitenwagen bis Jahrgang 31.12.1976, mit historischer Technik bis 31.12.1976

Reinrassige, originale Rennmaschinen, Produktion-Racer und Renn-Seitenwagen mit historischem Nachweis bis Jahrgang 31.12.1984

Technische Fahrzeugreglemente siehe unter Punkt 24 , 25 und 26

6. Anmeldung zur FHRM / FMS Vintage Schweizermeisterschaft

Die Anmeldung zur Vintage Schweizermeisterschaft erfolgt durch das korrekte ausfüllen und fristgerecht einsenden des offiziellen Anmeldeformulars an die auf dem Anmeldeformular angegebene Adresse.

Nebst dem Hauptfahrzeug kann zusätzlich 1 Ersatzfahrzeug angemeldet werden.

Ersatzfahrzeugregelung

Folgende Regelung betrifft alle Trainings und Rennläufe zur Vintage Schweizermeisterschaft mit Solo Motorrädern und Seitenwagen.

Jeder Fahrer hat das Recht, nebst seinem Hauptfahrzeug zusätzlich ein Ersatzfahrzeug zur Vintage Schweizermeisterschaft anzumelden. (Mittels Formular Anmeldung zur FHRM / FMS Vintage Schweizermeisterschaft)

Fahrer, welche ein Ersatzfahrzeug anmelden, müssen sich zwischen Variante 1 oder Variante 2 entscheiden.

Variante 1 (V1) bedeutet

Das als Hauptmotorrad / Seitenwagengespann angemeldete Fahrzeug wird zusammen mit dem "Wertungsjahrgang" in die Teilnehmerliste eingeschrieben.

Das Ersatzfahrzeug wird zusammen mit dem Hauptfahrzeug nur auf dem FHRM-Datenblatt des jeweiligen Fahrers notiert .

Bei unterschiedlichen Jahrgängen der Fahrzeuge gilt der jüngere als "Wertungsjahrgang" für die ganze Saison.

In den Solo-Klassen soll / darf das Ersatzmotorrad einen Jahrgang der richtigen Klasse oder einer Klasse älter (Postclassic - Classic), (Classic - Veteran) haben , nicht jedoch einer neueren Klasse. Das Ersatzmotorrad sollte jedoch von der Leistung und Geschwindigkeit her nicht grosse Unterschiede zum Hauptmotorrad aufweisen.

Der Wertungsjahrgang entscheidet bei den Solomotorrädern über die Klasseneinteilung (Veteran , Classic oder Post Classic)

Der Fahrer entscheidet selbständig (ohne Meldung an FHRM Rennkommission), mit welchem Fahrzeug er jeweils an Trainings oder Rennen fährt. Das Fahrzeug darf auch zwischen 2 Läufen an einem Bergrennen und / oder einem Rundstreckenrennen gewechselt werden.

Bei Anmeldungen zu Veranstaltungen der Vintage Schweizermeisterschaft ist immer das Hauptfahrzeug inklusive dem Wertungsjahrgang, welcher auf der Teilnehmerliste und auf dem FHRM Datenblatt vermerkt ist, anzugeben.

Variante 2 (V2) bedeutet

Das als Hauptmotorrad / Seitenwagengespann angemeldete Fahrzeug wird mit diesem Jahrgang in die Teilnehmerliste eingeschrieben.

Das Ersatzfahrzeug mit Jahrgang wird zusätzlich zum Hauptfahrzeug nur auf dem FHRM Datenblatt des jeweiligen Fahrers notiert.

Stimmt das Ersatzmotorrad jahrgangsmässig nicht mit der Klasseneinteilung des Hauptmotorrades überein, entscheidet die FHRM Rennkommission über die endgültige Zulassung dieses Motorrades

zur Vintage Schweizermeisterschaft. Grundsatz ist immer, ein Ersatzfahrzeug, welches nicht den Jahrgängen der Klasse des Hauptmotorrades angehört, von der FHRM Rennkommission jedoch erlaubt wird, darf nur in absoluten Notfällen eingesetzt werden und bedarf bei jedem Einsatz, ob Training oder Rennen, immer die Erlaubnis der FHRM Rennkommission.

Ein Ersatzfahrzeug, welches jahrgangsmässig in die Klasse passt, jedoch jünger oder älter als das Hauptfahrzeug ist, darf im Training ohne Meldung an die FHRM Rennkommission gefahren werden. Bei einem Renneinsatz muss dies jedoch unbedingt vorher der FHRM Rennkommission gemeldet werden. In diesem Fall wird in der Rangliste (bei Zeitgleichheit) der effektive Jahrgang des gefahrenen Fahrzeuges berücksichtigt. Wenn bereits im Voraus bekannt ist, dass bei einer bestimmten Veranstaltung das Ersatzfahrzeug eingesetzt wird, sollte dies auf der Anmeldung zu dieser Veranstaltung bereits bekannt gegeben werden. (Fahrzeug und Jahrgang)

Allgemeiner Fahrzeugwechsel

Fahrer, welche auf dem Formular „Anmeldung zur FHRM / FMS Vintage Schweizermeisterschaft“ kein Ersatzfahrzeug anmelden, haben während der Saison bei zwingenden Gründen ebenfalls Möglichkeiten, einen Fahrzeugwechsel durch Meldung an die FHRM Rennkommission vorzunehmen. (Formular Antrag Fahrzeugwechsel)

Er kann ein Fahrzeug, das dem FHRM Fahrzeugreglement und jahrgangsmässig der Klasse seiner Einteilung entspricht, nachmelden.

Er kann ein Fahrzeug, das bereits von einem anderen Fahrer zur Vintage Schweizermeisterschaft gemeldet ist und jahrgangsmässig seiner Klasse entspricht, nachmelden.

Das Fahrzeug muss jedoch immer die ordentliche Fahrzeugabnahme der Veranstaltung absolvieren oder absolviert haben.

Ein Fahrzeugwechsel kann jederzeit erfolgen (vor Veranstaltungsbeginn, vor Training, vor Rennen, vor dem 2. Lauf)

Ein Fahrzeugwechsel muss jedoch zwingend, immer vor dem ersten Einsatz, (Training oder Rennen) der FHRM Rennkommission gemeldet und von dieser schriftlich bewilligt werden. Der ursprüngliche Wertungsjahrgang wird beim Einsatz eines älteren Fahrzeuges nicht geändert. Falls ein neueres Fahrzeug eingesetzt wird, kommt der effektiv gefahrene Jahrgang des Ersatzfahrzeuges bei allfälliger Differenzgleichheit auf der Rangliste zur Anwendung.

Fahrer, welche sich mit Fahrzeug - Ersatzvariante V1 oder V2 zur Meisterschaft anmelden, haben während der Saison bei zwingenden Gründen ebenfalls die Möglichkeit, einen Fahrzeugwechsel vorzunehmen. Das Fahrzeug muss dem FHRM Reglement und der Klasseneinteilung entsprechen. Ein Fahrzeugwechsel muss zwingend immer vor dem ersten Einsatz der FHRM Rennkommission mittels Formular "Antrag Fahrzeugwechsel" gemeldet und von dieser schriftlich bewilligt werden.

Formular Antrag Fahrzeugwechsel

Jeder Teilnehmer erhält zu Saisonbeginn ein Formular "Antrag Fahrzeugwechsel"
(Bei Bedarf können weitere Formulare beim FHRM Sekretariat bezogen werden)

Bei gewünschtem Fahrzeugwechsel ist das Formular vollständig ausgefüllt dem FHRM Sekretariat oder einem anderen Mitglied der FHRM Rennkommission zu übergeben.

Die FHRM Rennkommission überprüft den Antrag und bewilligt bei Korrektheit per Unterschrift den Fahrzeugwechsel. **Nur mit dieser Bewilligung ist das Fahrzeug startberechtigt.**

Das Datenblatt des Teilnehmers wird bei Bedarf durch die FHRM Rennkommission baldmöglichst angepasst.

7. Klasseneinteilung / Kategorieneinteilung

Die Klasseneinteilung erfolgt nach Anmeldeschluss für die laufende Saison durch die FHRM Rennkommission.

8. Veranstalter

Die FHRM / FMS wickelt die Vintage Schweizermeisterschaft in Zusammenarbeit mit verschiedenen Veranstaltern ab.

Die Veranstalter entscheiden in der Regel über Startgeld, Zeitplan, Fahrerlagerorganisation, Ruhezeiten etc. Wir haben uns diesbezüglich an die Anordnungen und Weisungen der jeweiligen Veranstalter zu halten. Der Veranstalter oder die FHRM Rennkommission führt eine administrative Kontrolle und eine technische Maschinenabnahme durch. Ebenso wird die Fahrerausrüstung geprüft.

Der Veranstalter entscheidet darüber, ob ein Doppelstart (Start in der Vintage Schweizermeisterschaft und zusätzlich in der Openklasse) mit demselben Motorrad zulässig ist.

Die FHRM Rennkommission entscheidet über die historische Zulassung der Fahrzeuge und ist für eventuelle Fahrzeugwechsel nach FHRM Reglement zuständig.

9. Anmeldung zu Veranstaltungen

Alle zur Vintage Schweizermeisterschaft angemeldeten Fahrer erhalten vor Saisonbeginn den Rückmeldetalon. Dieser ist ausgefüllt, fristgerecht an das FHRM Sekretariat zurückzusenden. Mittels Rückmeldetalon gibt der Fahrer bekannt, an welchen Veranstaltungen er voraussichtlich teilnehmen will und die entsprechenden Anmeldeunterlagen vom FHRM Sekretariat erhalten möchte. Fahrer, welche sich nachträglich für eine Teilnahme an einer bestimmten Veranstaltung entscheiden, müssen diese Anmeldeunterlagen selbst, rechtzeitig beim FHRM Sekretariat bestellen.

Die Anmeldeunterlagen sind korrekt ausgefüllt, fristgerecht an das FHRM Sekretariat zu senden. Das Startgeld ist entsprechend der Mitteilung auf dem Anmeldeformular fristgerecht einzubezahlen. Zu spät erfolgte Anmeldungen oder Zahlungen werden zurückgewiesen.

Da die FHRM mit den Veranstaltern jeweils eine „Kollektivanmeldung“ vereinbart, können die Anmeldeunterlagen des Veranstalters (Openklassen) und die der FHRM in Bezug auf Anmeldefrist, Startgeld, etc. unterschiedlich sein.

Für die Fahrer der Vintage Schweizermeisterschaft ist ausschliesslich das FHRM Anmeldeformular verbindlich.

Startgeldrückerstattung

Bei Krankheit oder Unfall kann mittels Arztzeugnis via FHRM Sekretariat beim Veranstalter ein Antrag auf Startgeldrückerstattung gestellt werden. Bei einem nicht kurzfristigen Ereignis muss das Arztzeugnis spätestens 3 Tage vor einer Veranstaltung beim FHRM Sekretariat eingetroffen sein.

Bei einem kurzfristigen Ereignis ist sofort das FHRM Sekretariat telefonisch zu orientieren. Der Antrag muss jedoch immer vor Beginn einer Veranstaltung gestellt werden.

Alle anderen Gründe berechtigen nicht zur Rückforderung von bezahlten Startgeldern.

10. Allgemeine Fahrervorschriften

Fahrer, die durch ihre Fahrweise während des Trainings oder den Gleichmässigkeitsläufen andere Teilnehmer behindern oder gefährden, sich den Anforderungen einer solchen Veranstaltung nicht gewachsen zeigen oder sich den Weisungen des Veranstalters oder der FHRM Rennkommission widersetzen, können ohne Rückerstattung des Startgeldes von einer oder weiteren Veranstaltungen ausgeschlossen werden. Fahrer, die überholt werden, müssen dem Überholenden sofort Platz machen und die Ideallinie freigeben. Der Überholende selber ist ebenfalls zu grösster Vorsicht verpflichtet. Im Falle eines Fahrzeugschadens, wenn möglich, den linken Arm beim Ausrollen hochheben. Fahrzeug so abstellen, dass eine Gefährdung anderer Teilnehmer ausgeschlossen ist. Das Mitführen von Stoppuhren oder das Manipulieren mit Uhren während den Trainings- oder Gleichmässigkeits-Läufen ist aus Fairness- und Sicherheitsgründen verboten. Zuwiderhandlungen werden mit Ausschluss aus der Wertung bestraft.

11. Versicherung

Jeder Teilnehmer nimmt auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Der Veranstalter übernimmt gegenüber den Teilnehmern keinerlei Haftung für Personen- oder Sachschäden. Die Teilnehmer verzichten mit ihrer Anmeldung darauf, den Veranstalter haftbar zu machen. Jegliche Haftung seitens des Veranstalters wird wegbedungen.

12. Lizenzen

Lizenzen werden in der Schweiz von der FMS ausgestellt. Für die FHRM / FMS Vintage Schweizermeisterschaft muss zwingend eine "National Vintage" oder "Inter Vintage" Jahres-Lizenz gelöst werden. Fun-Lizenzen sind ausdrücklich nicht zulässig. Dazu sind die Bedingungen der FMS zu erfüllen. Der Deckungsumfang ist je nach Lizenzart unterschiedlich. Beste Deckung bietet die Inter Vintage-Lizenz.

Bei den Seitenwagenteams müssen Fahrer und Beifahrer je eine FMS Jahreslizenz lösen. Beide müssen FHRM Mitglied sein. Falls der anfangs Saison gemeldete Beifahrer ausfällt, darf ein Ersatz-Beifahrer ohne FHRM Mitgliedschaft einspringen. Für diesen Ersatz-Beifahrer ist eine FMS-Lizenz zwingend erforderlich. Anstelle einer FMS Jahreslizenz kann auch eine „FMS-Tageslizenz“ bei der administrativen Abnahme gelöst werden. Eine solche Tageslizenz ist jedoch nur für 1 Veranstaltung gültig.

Die Solo Lizenz ist auch für Seitenwagen-Beifahrer gültig.

Jedem Meisterschaftsteilnehmer wird überdies empfohlen, sich privat gegen Lohnausfall zu versichern. Details zum Versicherungswesen werden im Anhang des Anmeldeformulars beschrieben.

13. Obligatorische Fahrerausrüstung

- Integralhelm obligatorisch (homologiert nach ECE-R 22.05)
- Einteiliges Lederkombi
- Rückenprotektor (Prüfnorm EN - 1621)
- Lederhandschuhe
- verstärkte Lederstiefel (ausgenommen bei den Seitenwagen-Beifahrern)

Die Prüfung der Fahrerausrüstung ist Bestandteil der Fahrzeugabnahme, bzw. der technischen Kontrolle des Veranstalters oder der FHRM Rennkommission. Die Fahrerausrüstung kann auch beim Start stichprobenweise kontrolliert werden.

14. Flaggenzeichen

Die Flaggenzeichen können je nach Veranstalter und Land (z.B. Frankreich) verschieden sein.

14.1 Rundstrecken

Nationalflagge
Start

Rote Flagge

Der Lauf / das Training ist abgebrochen. Langsam und mit grösster Vorsicht zur Box / Fahrerlager zurückfahren.

Gelbe Flagge stillgehalten

Achtung Gefahr, Überholverbot.

Gelbe Flagge: geschwenkt

Grosse Gefahr, Geschwindigkeit reduzieren, zum Anhalten bereit halten, Überholverbot.

Gelbe Flagge mit roten Streifen

Achtung Rutschgefahr, (Öl, Ölbinder, verschmutzte Fahrbahn)

Grüne Flagge

Strecke frei

Blaue Flagge: stillgehalten

Überholvorgang eines schnelleren Fahrers oder eine Überrundung steht in Kürze bevor.

Blaue Flagge: geschwenkt

Überholvorgang hat begonnen.

Weisse Flagge geschwenkt

Überholverbot. Vorsicht, Krankenwagen oder Dienstfahrzeug ist im nachfolgenden Streckenabschnitt auf der Strecke. Bei einem Stopp dieses Fahrzeuges im betreffenden Abschnitt wird zusätzlich die gelbe Flagge geschwenkt.

Schwarze Flagge in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

bedeutet Halt für dieses Fahrzeug nach Abschluss der Runde.

Schwarzweiss karierte Flagge

Ende des Laufes / Ziel.

14.2 Bergrennen

Nationalflagge

Start

Rote Flagge

Sofortiger Stopp (Bergungsfahrzeug oder Sanität auf der Strecke).

Gelbe Flagge stillgehalten

Achtung Gefahr (eventuell defektes Motorrad am Streckenrand).

Gelbe Flagge geschwenkt

Achtung grosse Gefahr im nachfolgenden Streckenabschnitt, Geschwindigkeit reduzieren, zum Anhalten bereithalten, Überholverbot. Bei einer Behinderung auf der Strecke, die zum Stopp oder einem grossen Zeitverlust führen kann, darf der Lauf im Training nicht wiederholt werden. Es muss nach Freigabe der Strecke weiter bis ins Ziel gefahren werden. Im Rennlauf unbedingt warten bis der Rennleiter kommt. Der Rennlauf kann wiederholt werden.

Gelbe Flagge mit roten Streifen

Achtung Rutschgefahr, (Öl, Ölbinder, verschmutzte Fahrbahn).

Blaue Flagge stillgehalten

Achtung, schnelleres Fahrzeug kommt von hinten und will überholen.

Blaue Flagge geschwenkt
Überholvorgang hat begonnen.

Schwarzweiss kariert
Ende des Laufes / Ziel.

Sind Abweichungen im Bezug auf Flaggen-Signale vom Veranstalter festgelegt worden, muss das an einer Fahrerbesprechung (Briefing) bekannt gegeben werden. Den Streckenposten ist in jedem Fall Folge zu leisten.

15. Administrative Kontrolle

Die Teilnehmer haben persönlich zur administrativen Abnahme / Kontrolle zu erscheinen.
Folgende Dokumente müssen unaufgefordert vorgelegt werden.

Führerausweis (Original, Kopie ist unzulässig)

Lizenz (obligatorisch)

Einzahlungsabschnitt / Quittung Startgeld

Kopie der Anmeldung zur Veranstaltung

Nennbestätigung des Veranstalters (sofern diese verschickt wurde)

16. Technische Kontrolle

Die Fahrzeugabnahme wird entweder durch den Veranstalter oder durch die FHRM Rennkommission durchgeführt.

Jeder Teilnehmer hat sein Fahrzeug zur Maschinenabnahme vorzuführen. Wenn an der jeweiligen Veranstaltung ein zweites Fahrzeug eingesetzt wird, ist auch dieses ebenfalls vorzuführen. Ohne Fahrzeugabnahme darf kein Fahrzeug auf der Rennstrecke bewegt werden, auch nicht zu einer Trainingsfahrt. Bei einem schwerwiegenden Mangel kann ein Fahrzeug nach erfolgter und bestandener Fahrzeugabnahme durch den Veranstalter oder die FHRM Rennkommission von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

Zur technischen Abnahme ist nebst dem Motorrad der Helm und der Rückenschutz mitzubringen. Eventuell das Kombi oder die ganze Ausrüstung (wird vom Veranstalter vor Ort bestimmt).

Die historische Abnahme der Fahrzeuge unserer Meisterschaft obliegt der FHRM Rennkommission. Das heisst, wenn ein Fahrzeug zu Saisonbeginn dem FHRM-Reglement entsprach, zwischenzeitlich jedoch so verändert wurde, dass es nicht mehr dem Reglement entspricht, kann es von FHRM-Veranstaltungen ausgeschlossen werden.

Speziell zu beachten in Frankreich

Motoroelauffangwanne ist erforderlich

Fussrasten dürfen keine Bohrung aufweisen (mit Schraube oder Gummi verschliessen)

Wenn das hintere Kettenrad durch den Auspuff nicht genügend abgedeckt wird, ist ein spezieller Schutz zu montieren

Vorstehende Bolzen wie z.B. Kettenspanner, sind mit Gummischlauch abzudecken

Lenkerenden dürfen keine Öffnungen aufweisen

17. Startnummern

Die Zuteilung der Startnummern erfolgt durch die FHRM Rennkommission. Form, Grösse, Farbe, Anzahl und Platzierung der Startnummerschilder und deren Beschriftung muss den technischen Bestimmungen für historische Fahrzeuge entsprechen. (ein Schild vorne 2 Schilder seitlich). Die Startnummernschilder sind ellipsenförmig mit einer Höhe von 230 mm und einer Breite von 280 mm. Die Zahlen sollten möglichst gross und gut lesbar sein. Bei den Farben sollte es sich um matte Farben gemäss Farbskala handeln, das heisst schwarz RAL Nr. 9005, gelb RAL Nr. 9003, weiss RAL Nr. 9010.

18. Startaufstellung / Startreihenfolge

Bei Bergrennen erfolgt der Start nach der Startnummernreihenfolge. Bei Rundstreckenrennen, z.B. bei gemischten Gruppen mit Openklasse nach den Weisungen des Veranstalters. Eventuell werden dabei Trainingszeiten berücksichtigt. Bei Bergrennen mit mehreren Startgruppen kann / wird uns der Veranstalter einer, oder eventuell sogar unterschiedlichen Gruppen zuordnen.

19. Zeitmessung

Die Zeitmessung wird in der Regel vom Veranstalter organisiert. Einzelne Veranstalter stellen Transponder zur Verfügung. Dafür wird in der Regel vom Fahrer eine Miete verlangt, zusätzlich muss eine Depot-Gebühr hinterlegt werden. Bei Verlust des Transponders ist der Fahrer verantwortlich und persönlich für den vollen Schaden haftbar. Die FHRM wird sich in einem solchen Fall nicht an den Kosten beteiligen.

Fahrer welche eigene Transponder einsetzen wollen, müssen das dem FHRM Sekretariat bereits bei der Anmeldung zu einer Veranstaltung melden. Das FHRM Sekretariat klärt dann jeweils mit dem Veranstalter ab, ob „eigene“ Transponder eingesetzt werden können.

20. Punkteverteilung

1. Rang - 25 Punkte	6. Rang - 10 Punkte	11. Rang - 5 Punkte
2. Rang - 20 Punkte	7. Rang - 9 Punkte	12. Rang - 4 Punkte
3. Rang - 16 Punkte	8. Rang - 8 Punkte	13. Rang - 3 Punkte
4. Rang - 13 Punkte	9. Rang - 7 Punkte	14. Rang - 2 Punkte
5. Rang - 11 Punkte	10. Rang - 6 Punkte	15. Rang - 1 Punkt

Für die Vergabe der Punkte muss bei Bergrennen das Ziel in zwei Wertungsläufen passiert werden.

21. Haftung

Siehe auch unter Punkt 11. Versicherung. Der Fahrer kann bei fahrlässigem oder grobfahrlässigem Fahren / Verhalten auf dem Veranstaltungsgelände (Fahrerlager, Vorstart, Renn-Strecke) zur Verantwortung gezogen und haftbar gemacht werden. Dies gilt sowohl für Sach- wie auch für Personenschäden.

22. Ausschlüsse

Ein Fahrer, der sich vorsätzlich nicht an das FHRM Reglement hält oder extrem negativ auffällt, kann vom FHRM Vorstand verwarnet oder von der Vintage Schweizermeisterschaft ausgeschlossen werden.

Wer den FAM / FHRM und FMS Beitrag bis Saisonbeginn nicht bezahlt, wird nicht zur FHRM / FMS Vintage Schweizermeisterschaft zugelassen, oder kann auch rückwirkend disqualifiziert und von der Vintage Schweizermeisterschaft ausgeschlossen werden.

23. FHRM – Rennkommission

Die FHRM Rennkommission besteht aus den 3 Rennkommissaren und dem Sekretariat.

Alle 4 Mitglieder der FHRM Rennkommission sind auch lizenzierte FMS Kommissare. (Technik / Sport / Jury / Rennleiter, das FHRM Sekretariat noch zusätzlich als Kontrollkommissar Administration)

Sie überwacht die Einhaltung des FHRM Reglements.

Sie überwacht die Einhaltung des FMS Zusatz Reglement Vintage.

Sie ist Ansprechpartner für technische und administrative Angelegenheiten.

Sie ist das zuständige Organ der FHRM auf dem Rennplatz (siehe auch Punkt 27.1)

Sie entscheidet über Zulassung oder Nichtzulassung eines Fahrzeuges oder einer Person zur Meisterschaft.

Die Mitglieder der Rennkommission werden an der FHRM- Frühlingsversammlung jeweils für die Amtsdauer von drei Jahren gewählt.

24. Technisches Fahrzeugreglement Allgemein

Wichtige Details zu einzelnen Punkten, welche fahrzeugspezifisch unterschiedlich sind, werden nachfolgend detailliert beschrieben.

24.1 Jahrgangszuordnung

Das Herstellungsjahr des Rahmens ergibt grundsätzlich den Jahrgang des Motorrades.

Wird nachträglich ein älterer Motor in den Rahmen eingebaut wird das Motorrad deswegen nicht älter eingestuft.

Wird nachträglich ein baugleicher Motor eingebaut, bleibt der Jahrgang ebenfalls der Gleiche.

Wird ein nicht baugleicher, neuerer Motor, der jedoch immer noch dem FHRM Reglement entspricht, eingebaut, wird das Motorrad durch die FHRM Rennkommission mit dem Jahrgang des neueren Motors eingestuft.

Eigenbau-Rennmaschinen werden anhand der eingereichten Dokumente und historischen Nachweisen von der FHRM Rennkommission einem Jahrgang zugeordnet.

24.2 Rahmen

Rahmen haben grundsätzlich dem Original zu entsprechen. Für Nachbauten gilt dasselbe. Sinnvolle Rahmen-Verstärkungen sind erlaubt, wenn sie das Gesamterscheinungsbild nicht negativ beeinflussen. Das verwendete Material muss immer der Epoche entsprechen.

24.3 Gabeln

Gabeln müssen der Epoche entsprechen.

24.4 Schwingen / Stossdämpfer hinten

Schwingen dürfen verstärkt werden, haben jedoch der Epoche zu entsprechen. Alu- und Kastenschwingen sind nur erlaubt, wenn diese historisch belegt sind. Nicht erlaubt sind Cantilever oder andere Systeme der Federung mit Umlenksystem, ausser sie sind Original. Stossdämpfer hinten dürfen in Federvorspannung und Dämpfung einstellbar sein.

24.5 Bremsen und Seilzüge

Art und Ausführung der Bremsanlage müssen dem Original entsprechen. Jedes Fahrzeug muss zwei voneinander unabhängige, wirksame und sicher zu betätigenden Bremsen haben. Jede dieser Bremsen muss in der Lage sein, das Fahrzeug angemessen zu verzögern. Bei Bremsen mit Seilzügen dürfen nur Löt- oder allenfalls Pressnippel verwendet werden. Schraubnippel sind verboten. Die Kabel müssen scheuerfrei verlegt sein. Seilzüge dürfen unter vollem Lenkeinschlag (gilt auch für Kupplungs-

und speziell für Gaszüge) nicht unter Spannung geraten. Bei Scheibenbremsen sind die Bremszangen-Schrauben mittels Metalldraht und die Bremsscheiben-Montageschrauben entweder mit Stopp-Muttern, Draht oder Umbiegeblechen zu sichern.

24.6 Reifen

In allen Solo Kategorien müssen profilierte Reifen gefahren werden. Es werden keine Slicks oder nachgeschnittene Slicks zugelassen. Die Profiltiefe muss vor Beginn der Trainings oder den Gleichmässigkeitsläufen mindestens 1.6 mm (50 ccm = 1 mm) betragen. Die Dimension der Reifen und der Felgen müssen zusammenpassen. Es ist nicht zulässig, zugunsten breiterer Felgen oder Reifen die Radaufhängungsteile auszunehmen bzw. zu schwächen.

In der Kategorie Seitenwagen sind auf Rundstrecken bei den neueren Gespannen Slick-Reifen erlaubt. Die Reifen müssen für die Montage auf den vorhandenen Felgen geeignet sein und ihre technischen Daten müssen für die Einsatzbedingungen ausreichen. Die Oberfläche eines Slick-Reifen muss mindestens 3 Vertiefungen im Versatz von 120 Grad aufweisen, welche die Abnutzungsgrenze aufzeigen. Sobald zwei dieser Vertiefungen an verschiedenen Stellen des Reifens abgenutzt sind, darf der Reifen nicht mehr verwendet werden. Zusätzlich muss aber mindestens 1 Satz Regenreifen oder Profilreifen einsatzbereit zur Verfügung sein, damit im Falle von Regen sofort umgerüstet werden kann. Bei einsetzendem Regen während des Fahrens auf der Strecke mit Slick-Reifen liegt es in der Verantwortung des Fahrers, sich und seinen Beifahrer sicher ins Ziel zu bringen. Der Fahrer darf nicht grobfahrlässig handeln und keinesfalls andere Teilnehmer, Streckenposten, Helfer oder Zuschauer gefährden. Bei gefährlicher Fahrweise ist der Rennleiter berechtigt, einen Fahrer mittels schwarzer Flagge zu stoppen.

An Bergrennen müssen profilierte Reifen gefahren werden.

Allgemein Solo und Seitenwagen:

Übermässig alte und stark ausgehärtete Reifen sind zum Wettbewerb nicht zugelassen. Es ist verboten die Reifen vor dem Start mit Reifenwärmern oder anderen Hilfsmitteln aufzuwärmen. Ausnahme: Slicks von Seitenwagen bei Rundstreckenrennen.

24.7 Neigungswinkel

Der mögliche Neigungswinkel des Motorrades muss der Epoche entsprechen. Es muss vermieden werden, dass ein Motorrad schon vor Erreichen des Bereichs von ca. 45 Grad hart aufsetzt und aushebelt.

24.8 Lenker, Lenkeinschlag, Lenkerfreigang

Der Einschlagwinkel des Lenkers muss, bezogen auf die Geradeausstellung, nach jeder Seite beim Solomotorrad mindestens 15 Grad, bei den Gespannen 20 Grad betragen. Ein fester Endanschlag muss vorhanden sein, wobei dann der Abstand zwischen Lenkergriff und Tank bzw. Verkleidung mindestens 20 mm betragen muss. Der Lenker und seine Halteelemente müssen so ausgeführt sein, dass ein Versagen durch Rissbildung und Bruch nicht zu erwarten ist. Ungeschützte Lenkerenden müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein. Fahrzeuge, welche nicht mit einem Reibungslenkungs-Dämpfer ausgerüstet sind, dürfen mit einem Teleskoplenkungs-Dämpfer nachgerüstet werden (kein High-Tech Produkt).

24.9 Laufende Antriebsteile

Laufende Antriebsteile, von denen eine Gefährdung ausgehen kann, müssen so weit abgedeckt sein, dass es für den Fahrer oder Beifahrer während der Fahrt ausgeschlossen ist, damit in Berührung zu geraten. Dies gilt sinngemäss besonders für Hinterrad und Seitenwagenrad eines Gespannes. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass Fahrer oder Beifahrer vor einer direkten Einwirkung durch eine gerissene Primär- oder Hinterradkette geschützt sind. Wenn auf Kettenseite das hintere Kettenritzel nicht oder zu wenig durch den Auspuff abgedeckt ist, muss ein zweckmässiger Schutz vor der auflaufenden Kette am hinteren Ritzel angebracht sein, welcher verhindert, dass man mit einem Körperteil zwischen Kette und Kettenritzel gelangen kann.

24.10 Fussrasten

Fussrasten müssen mit Gummi überzogen oder durch eine Profilierung rutschfest sein. Die Enden müssen in einem Mindestradius von 8 mm abgerundet sein. Ungeschützte, hohle Fussrasten-Enden sind mit einem festen Material auszufüllen oder mit Gummi zu überziehen. Die Fussrasten sollten dem Original weitestgehend entsprechen. Fussrasten mit Klappmechanismus sollten selbständig in ihre Normalstellung zurückklappen.

24.11 Auspuffanlage

Sämtliche Befestigungs- und Verbindungsteile der Auspuffanlage sind gegen Vibrationsschäden zu sichern. Dazu können elastische Aufhängungsteile dienen. Darüber hinaus sind alle lösbaren Verbindungen / Schrauben der Auspuffanlage dauerhaft und sichtbar zu sichern.

24.12 Lärmvorschriften

Werden vom jeweiligen Veranstalter bestimmt. Um die verlangten Lärmvorschriften einhalten zu können, ist das Einsetzen und verwenden von neueren Geräuschkämpfungstechniken und Materialien erlaubt. Es sollte aber ästhetisch einigermaßen vertretbar sein.

24.13 Kühlflüssigkeit

Nur pures oder mit Äthyl-Alkohol versetztes Wasser darf verwendet werden.

24.14 Gemischzuführung

Gasschieber und Drosselklappen müssen automatisch schliessen, wenn der Gasgriff losgelassen wird. (Ausgenommen mit Handschaltung / Handgas). Gaskabel sind so zu verlegen, dass sie bei vollem Lenkeinschlag nicht unter Zug geraten. Benzinschläuche sind nur aus geeignetem Material zu verwenden, dürfen nicht rissig sein und sollten mit Briden gegen Abrutschen gesichert sein. Vorsicht mit Schnellverschluss- Kupplungen aus Kunststoff.

Der Fahrer ist verpflichtet, stets die Dichtheit der obgenannten Teile inkl. Vergaser zu kontrollieren und bei Feststellung von Undichtigkeit sofort geeignete Massnahmen einzuleiten um Umweltschäden und Gefährdung anderer Fahrer zu verhindern.

24.15 Ölverluste

Alle Ölablass- Niveauekontroll- und Einfüllschrauben und Zapfen müssen mit Draht gesichert sein. Ebenso Ölfilterpatronen und Ölbehälter-Deckel. Ölleitungen müssen korrekt verlegt und befestigt sein. Alle Verschraubungen im Bereich des Ölkreislaufes müssen gesichert sein. Längere Ölleitungen müssen aus flexiblem Material bestehen oder besonders sorgfältig gegen Vibrationsschäden abgesichert / abgestützt sein.

Sofern ein Ölentlüftungsschlauch (Kurbelgehäuseentlüftung / Getriebeentlüftung) vorhanden ist, so ist dessen Ende in einen einfach zu kontrollierenden Ölauffangbehälter zu führen. Dessen Volumen sollte bei Motoren 500 ccm, bei Getriebeentlüftungen 250 ccm betragen.

Wir machen jedem Fahrer zur Auflage, dafür zu sorgen, dass keine Ölverluste an seiner Maschine auftreten. Bei Motoren mit Öldruckschaltern, sollte der Schalter nicht älter als 10 Jahre sein. Meistens bricht der Kunststoffteil (altert) so, dass plötzlich eine grosse Menge Öl innert kurzer Zeit auslaufen kann.

Bei Motoren mit frei umlaufenden Kettentrieben, bei Verlustschmierung sowie bei als Kettenschmierung ausgebildeten Ölentlüftungen muss an der Unterseite des Motors eine Ölsammelvorrichtung (evtl. Filzmatte) angebracht werden. Diese Sammelvorrichtung ist so auszuführen, dass ein Abtropfen auf den Boden oder auf die Rennstrecke verunmöglicht wird.

24.16 Unerlaubte Werkstoffe

Die Verwendung von Titan- und Kohlefaser-Teilen ist verboten (ausgenommen wenn diese bereits vom Hersteller eingesetzt wurden). Ausgenommen von diesem Verbot sind zusätzlich erforderliche Teile zur Erfüllung von Sicherheits- oder Lärmvorschriften.

24.17 Umweltschutz

Jeder Teilnehmer einer Veranstaltung ist für die Entsorgung des/der bei ihm anfallenden Abfalls bzw. Altstoffe (z.B. Altöl, Reifen, Altteile, Reinigungstücher, pers. Abfälle etc.) selbst verantwortlich. Wenn vom Veranstalter entsprechende Entsorgungsbehälter aufgestellt werden, sind diese, unter strikter Beachtung der vorgesehenen Sortierung zu benutzen. Ansonsten muss man den Abfall nach Hause mitnehmen und korrekt entsorgen. Es ist strengstens verboten, im Verlauf oder im Zusammenhang mit der Teilnahme an einer Veranstaltung Kraftstoff, Öl oder Kühlfüssigkeit auf den Boden abzulassen. Bei Arbeiten oder Betanken der Motorräder ist grösste Vorsicht walten zu lassen, damit ja kein Treibstoff oder Öl auf den Boden gelangt. Am besten immer Schutzfolien unter das Motorrad legen. Diese Folien müssen nach Abschluss der Veranstaltung fachgerecht entsorgt werden. Beim waschen von Motorrädern dürfen nur biologisch abbaubare Reinigungsmittel eingesetzt werden. Bei Zuwiderhandlungen wird der Teilnehmer (dieser haftet auch für seine Helfer) von den Veranstaltern für alle entsprechenden Folgekosten haftbar gemacht.

Grundsätzlich verlässt jeder seinen Fahrerlagerplatz so, wie er ihn angetroffen hat .

25. Technisches Fahrzeugreglement Seitenwagen / Gespanne

25.1 Zugelassene Fahrzeuge

- Für Rennzwecke umgebaute Seitenwagen, originale Renngespanne und Replicas bis Jahrgang 31.12.1976, ohne Hubraumbegrenzung.

- Reinrassige, originale Renngespanne mit historischem Nachweis bis Jahrgang 31.12.1984

Die Fahrzeuge müssen in ihrer Bauart und in ihren Komponenten den jeweiligen Herstellungsjahren entsprechen. Die Mindestbodenfreiheit beträgt beladen 65 mm. Der Antrieb darf nur über das Hinterrad auf die Strasse übertragen werden. Der Lenker muss an der Gabel fest angebracht sein und über dem Niveau des niedrigsten Punktes der Fahrersitzfläche liegen. Kraftstofftanks, die im Beiwagen integriert sind, müssen gesondert vor Bodenberührung geschützt sein. Der Beiwagen muss starr und an mindestens drei Punkten mit dem Motorrad verbunden sein, oder er muss integraler Bestandteil des Fahrwerks sein. Ist eine Batterie vorhanden, muss sie so platziert sein, dass weder Fahrer noch Beifahrer mit ihr oder ihrem Inhalt in Berührung kommen können. Der Deckel des Kraftstofftanks muss so ausgeführt sein, dass er nicht aus der Verkleidung herausragt und im Falle eines Unfalls nicht abgerissen werden kann. Bei Gespannen mit normalem Motorradbenzintank darf der Tankdeckel keinesfalls höher als der Lenker sein. Der senkrechte Federweg von Vorder- und Hinterradachse muss bei gefederten Gespannen beim Einfedern mindestens 20 mm betragen. Hinterrad und Seitenwagenrad müssen auf der Innenseite bis zum Niveau der Seitenwagen-Plattform vollständig abgedeckt sein.

25.2. Zündung- und Kraftstoff-Unterbrecher

Bei allen Seitenwagen / Gespannen muss ein Zündungs-Unterbrecher und Benzinpumpen-Unterbrecher (Abreiss-Schalter) angebracht sein. Die Auslösung der Stromkreis-Unterbrechung hat mittels Leine vom Fahrer aus zu erfolgen (Befestigung am Kombi, Arm oder Handgelenk des Fahrers). Motoren mit Magnetzündanlagen müssen ebenfalls nach obigem Prinzip zum Stillstand gebracht werden können (Masseschluss via Abreiss-Schalter).

25.3. Bremssysteme bei Seitenwagen

Zwei voneinander unabhängig zu bedienende oder wirkende Bemssysteme müssen funktionsfähig montiert sein.

26. Technisches Fahrzeugreglement Solo

26.1 Motorräder Kategorie Veteran

26.2 Zugelassene Motorräder

Für Rennzwecke umgebaute Motorräder oder originale Rennmaschinen bis Jahrgang 31.12.1950.

Das Erscheinungsbild des Motorrades muss, abgesehen von den zur Erfüllung der Geräusch- und Sicherheitsvorschriften notwendigen Anpassungen, der jeweiligen Epoche entsprechen.

Technische Eingrenzungen

Ändern der historischen Rahmenbauart ist nicht erlaubt. Umbau auf Zahnriemenprimärtrieb ist erlaubt. Duplexbremsen sind nur in Verbindung mit einer Telegabel erlaubt, sofern diese historisch nachgewiesen werden können.

Hydraulische Dämpferelemente sind nur erlaubt, wenn sie historisch nachgewiesen sind und / oder der Sicherheit dienen.

Elektronische Bauteile sind erlaubt, sofern diese nicht sichtbar verbaut werden und die Originalität der Maschine nicht beeinflusst wird.

Tuning wie z.B. Pleuelwellen auswuchten, Pleuel polieren, bearbeiten der Pleuelringe, erleichtern der beweglichen Teile, grössere Ventile, andere oder selbstangefertigte Pleuelwellen, Vergaseranpassung, etc. sind erlaubt. Das heisst, alles was mit handwerklicher Kunst an Leistungsgewinn und Standfestigkeit erreicht wird, ist erlaubt. Die Kühlungsart des Motors (Wasser oder Luft) muss erhalten bleiben.

Nicht erlaubt ist das verwenden von Motoren neueren Datums (ab 1951)

26.3 Motorräder Kategorien Classic 1951 bis 1969 und Post Classic 1970 bis 1984

26.4 Zugelassene Motorräder

- Für Rennzwecke umgebaute Motorräder von 01.01.1951 bis 31.12.1976

- Eigenbaurennmaschinen mit historischem Nachweis von 01.01.1951 bis 31.12.1976

- Originalgetreue Replica's von Rennmaschinen von 01.01.1951 bis 31.12.1976, aufgebaut mit historischer Technik bis 31.12.1976

- Reinrassige, originale Rennmaschinen und Produktionsracer mit historischem Nachweis von 01.01.1951 bis 31.12.1984

Das Erscheinungsbild des Motorrades muss, abgesehen von den zur Erfüllung der Geräusch- und Sicherheitsvorschriften notwendigen Anpassungen, der jeweiligen Epoche entsprechen.

26.5 Technische Eingrenzungen

Ändern der historischen Rahmenbauart ist nicht erlaubt.

Umrüsten auf Aluminium Schwingen ist nicht erlaubt.

Umrüsten auf Hebelsysteme (z.B. Cantilever oder Pro Link etc.) ist nicht erlaubt.

Durchmesser der Gabelstandrohre haben der Epoche zu entsprechen.

Elektron-Gussräder sind nur erlaubt wenn diese dem Original-Zustand des Fahrzeuges entsprechen.

4-Kolbenbremszangen sind nur erlaubt wenn diese dem Original-Zustand des Fahrzeuges entsprechen.

Scheibenbremsen und deren Ausführung haben der Epoche zu entsprechen.

Das Umrüsten eines Motorrades, welches original 1 Bremsscheibe aufweist, auf 2 Bremsscheiben ist erlaubt, die dabei verwendeten Teile müssen aber auch dem Jahrgang, das heisst, dem damals üblichen und möglichen technischen Stand entsprechen. Aus Sicherheitsgründen ist das Umrüsten auf Stahlflexleitungen (silber, grau oder schwarz) erlaubt.

Bei Trommelbremsen dürfen aus Sicherheitsgründen (Alterung des Materials) auch sogenannte „Nachbauten“ verwendet werden. Sie haben aber optisch der Epoche zu entsprechen. Die Dimension der Bremse muss in etwa dem damals üblichen, technischen Stand (Jahrgang des Motorrades) entsprechen.

Motoren haben dem Fahrzeugtyp und der Epoche zu entsprechen.

Motor und Getriebegehäuse müssen im wesentlichen Original erhalten sein. Im Falle von Reparatur oder Ersatz müssen Dimensionen und äussere Struktur dem Original entsprechen.

Nicht erlaubt ist das verwenden von Motoren neueren Datums (ab 1977 bzw. ab 1985) oder einzelner Komponenten davon (Zylinder, Zylinderkopf, Kurbeltrieb).

Tuning wie z.B. Kurbelwelle auswuchten, Pleuel polieren, bearbeiten der Kolben, Erleichterung der beweglichen Teile, grössere Ventile, andere oder selbstangefertigte Nockenwellen, Vergaseranpassung, Doppel- und elektronische Zündungen etc. sind erlaubt. Das heisst, alles was mit handwerklicher Kunst an Leistungsgewinn und Standfestigkeit erreicht wird, ist erlaubt.

Die Kühlungsart des Motors (Wasser oder Luft) muss erhalten bleiben.

Die Zulassung fragwürdiger Motorräder liegt im Ermessen der FHRM Rennkommission.

27 . Rennbetrieb

27.1 FHRM-Organisation auf dem Rennplatz

Zuständiges Organ der FHRM auf dem Rennplatz ist die FHRM-Rennkommission.

Die FHRM-Rennkommission besteht aus dem FHRM-Sekretariat und den 3 Rennkommissaren.

Das FHRM-Sekretariat ist zuständig für die Administration mit dem Veranstalter und den Fahrern.

Einer der 3 Rennkommissare übernimmt, nach vorgängiger Absprache, die technische Führung für die jeweilige Veranstaltung. An der Fahrerbesprechung wird bekanntgegeben, welcher Kommissar zuständig ist.

Das FHRM Sekretariat und der zuständige Kommissar sprechen die Bedürfnisse der FHRM im Vorfeld mit dem Veranstalter ab und koordinieren alle notwendigen Aufgaben.

Die FHRM-Rennkommission ist für alle technischen Bereiche (Fahrzeuge, Sicherheitsausrüstung der Fahrer, Rennablauf, Rangliste, Proteste) zuständig.

Die FHRM-Rennkommission ist das Bindeglied zwischen Fahrern und Veranstalter.

Für die Zuteilung der Fahrerlagerplätze sowie für die Infrastruktur im Fahrerlager ist der Veranstalter zuständig.

27.2 FHRM Anschlagbrett

Das FHRM-Anschlagbrett befindet sich beim FHRM-Sekretariat oder dessen Stellvertretung auf dem Rennplatz.

27.3 FHRM Fahrerbesprechung

An jeder Veranstaltung führt die FHRM-Rennkommission eine Fahrerbesprechung durch.

Die Teilnahme ist für alle Fahrer/innen der Meisterschaft Pflicht.

Ort und Zeitpunkt der Fahrerbesprechung wird mindestens 2 Stunden vor dem ersten Besichtigungs- oder Trainingslauf am FHRM-Anschlagbrett bekanntgegeben.

27.4 Training

Jeder Fahrer muss mindestens ein Zeit-Training absolviert haben, damit er zum Rennen zugelassen wird. Bei zwingenden Gründen für die Nichtteilnahme am Zeittraining entscheidet die Jury des Veranstalters oder die FHRM-Rennkommission über Teilnahmeberechtigung zum Rennen.

27.5 Rennlauf – Bergrennen

Bei Bergrennen gilt das Reglement des jeweiligen Veranstalters und der FHRM.

Jedes Fahrzeug welches die Zeitnahme ausgelöst hat, wird als gestartet betrachtet.

Wenn ein Fahrer am Start den Motor abwürgt und dabei die Zeitnahme auslöst, liegt es im Ermessen des Rennleiters einen nochmaligen Start zu erlauben.

Fahrer welche durch Selbstverschulden (Defekt, Unfall, Überschreitung der Maximalzeit) das Ziel nicht erreichen, haben kein Anrecht auf eine Laufwiederholung.

Wenn der Rennleiter den Fahrer irrtümlich, oder durch falsche Angaben des Fahrers über den Ausfallgrund, nochmals starten lässt, wird dieser aus der Rangliste gestrichen. Falls die FHRM-Rennkommission erst nach der Rangverkündigung von diesem Vorfall Kenntnis erhält, wird der Fahrer nachträglich disqualifiziert.

Wenn der Fahrer vom Rennleiter einen Rennlauf „ausser Konkurrenz“ zugebilligt erhält, darf er diesen fahren. Er muss den Vorfall aber sofort nach Rückkehr ins Fahrerlager der FHRM-Rennkommission melden. Diese sorgt dafür, dass dieser Lauf nicht gewertet wird.

Wenn ein Ausfall im 1. Rennlauf passiert, darf der Fahrer den 2. Rennlauf „ausser Konkurrenz“ bestreiten.

Wenn beim Vorstart oder bei der Startlinie (vor der Zeitauslösung) das Motorrad einen Defekt erleidet, darf ein „Ersatzmotorrad“, welches dem FHRM-Reglement entspricht, eingesetzt werden. Bedingung ist, dass der Rennleiter / Starter die dadurch entstehende Zeitverzögerung und die geänderte Startreihenfolge akzeptiert. Ein solcher Vorfall muss sofort nach der Rückkehr ins Fahrerlager der Rennkommission gemeldet werden.

Der Start bei einem Bergrennen hat grundsätzlich stehend, mit laufendem Motor an der Startlinie zu erfolgen. Wenn ein stehender Start wegen eines technischen Problems nicht möglich ist, kann mit dem Einverständnis des Starters, ein „fliegender Start“ erfolgen. In diesem Fall darf der Fahrer jedoch nur in ganz langsamer Fahrt die Startlinie überqueren. Nach einem solchen Ereignis muss der betroffene Fahrer nach Rückkehr ins Fahrerlager sofort die FHRM-Rennkommission über den Vorfall orientieren. Das ausserordentliche Startprozedere muss klar begründet sein und darf keinesfalls zu einer Bevorteilung des betroffenen Fahrers führen.

27.6 Rennlauf – Rundstreckenrennen

Bei Rundstreckenrennen gilt das Reglement des jeweiligen Veranstalters und der FHRM.

Der Veranstalter entscheidet, wie viele Runden ein Fahrer absolvieren muss, damit er in der Rangliste gewertet wird. Wenn ein Fahrer wegen einem Unfall oder einem technischen Defekt das Rennen nicht zu Ende fährt (keine Zieldurchfahrt), jedoch die notwendigen „Wertungsrunden für die Gleichmässigkeit“ absolviert hat, entscheidet das Reglement des Veranstalters ob der Fahrer gewertet wird.

Besteht eine Gleichmässigkeitsprüfung aus mehreren Läufen, darf der Fahrer bei einem Ausfall die anderen Läufe trotzdem „ausser Konkurrenz“ fahren.

27.7 Ranglisten

Vor der Rangverkündigung muss die Rangliste 30 Minuten auf dem FHRM-Anschlagbrett zur Einsicht verfügbar sein. Auf der Rangliste wird die genaue Zeit der Veröffentlichung vermerkt.

Wenn der 30-minütige Aushang der Rangliste vor der Siegerehrung nicht erfolgen kann, ist die Rangverkündigung des Veranstalters für die Wertung der Vintage Schweizermeisterschaft provisorisch. Die Frist von 30 Minuten beginnt in diesem Fall nach Beendigung der Rangverkündigung.

Wenn nach Ablauf der 30-minütigen Frist kein schriftlicher Protest zu Handen der FHRM-Rennkommission erfolgt, gilt die Rangliste als definitiv und abschliessend und ist nicht mehr anfechtbar.

Die FHRM Rennkommission informiert am FHRM-Anschlagbrett oder wenn nicht anders möglich per „mündlicher Durchsage“ ob die Rangliste „definitiv“ oder aufgrund eines Protestes „provisorisch“ ist.

27.8 Reklamationen / Proteste

Reklamationen, Sanktionen und Reglements-Widrigkeiten werden gemäss dem Disziplinär Code FMS, dem Sportcode FMS oder den Statuten der FMS, sowie diesem FHRM-Reglement geahndet.

Alle Reklamationen und Proteste müssen schriftlich beim Rennleiter oder beim Sportkommissär FMS / FHRM spätestens 30 Minuten nach Veröffentlichung der Resultate hinterlegt werden. Eine Kautions von Fr. 100.- muss im Voraus bezahlt werden (Referenzzeit auf Rangliste).

Form der Reklamation Art. 2.1 + 2.2+2.5 CD / 7.3.9 FIM

- Protestgebühren normal CHF 100.-
- Protestgebühr zusätzlich Demontage Motorrad CHF 180.-
- Protestgebühr zusätzlich Benzinanalyse CHF 1'200.-

Bankverbindung der FMS: IBAN: CH96 0900 0000 1200 3456 0, BIC: POFICHBE

Ein Protest kann bei der Jury nur vom direkt betroffenen Lizenznehmer deponiert werden / CDA 2.2, FIM 01.5.33

Es gibt keine Kollektivproteste.

Der FHRM-Vorstand hat das Recht und die Pflicht, vorhandene, nachweisbare Fehler eines Dokumentes (zum Beispiel Rangliste) eines Veranstalters richtigzustellen.

Entscheidungen des FHRM-Vorstandes über eingegangene Proteste, sowie Entscheidungen im Zusammenhang mit Massnahmen gegen Fahrer und Fahrzeuge, sind definitiv und abschliessend. Der Rechtsweg gegen Entscheidungen des FHRM-Vorstandes ist ausgeschlossen. Entscheidungen des FHRM-Vorstandes können weder vor einem Zivilgericht noch vor einem Sportgericht angefochten werden.

27.9 Pokale

Pokale welche an der Rangverkündigung vom berechtigten Fahrer oder dessen Stellvertreter nicht abgeholt werden, gehören dem Veranstalter.

28. Verhaltenskodex Teilnehmer

Oldtimer-Motorräder und -Seitenwagen sind unser Hobby. Oldtimer-Rennen sind unsere Leidenschaft. Sind wir also froh um jeden Veranstalter und seine vielen Helfer, die uns ermöglichen, unsere alten „Göppel“ mal wieder so richtig laufen zu lassen. Wir sind diesen Leuten zu Dank verpflichtet. Wenn etwas nicht nach unseren Wünschen abläuft, sind wir tolerant und haben Verständnis für die Situation.

Oldtimer-Rennfahrer sind Gentlemen!