



Rennreglement 2004

Verbrenner Flachbahn

1:8

1:10 235mm

1:10 Scale 200 mm

INHALTSVERZEICHNIS.....	SEITE
1 Allgemeines zum ÖFMAV- Rennreglement Verbrenner Flachbahn.....	3
2 Staatsmeisterschaften	3
3 Landesmeisterschaften.....	3
4 Andere ÖFMAV- sanktionierte Rennen	3
5 Europameisterschaften und Weltmeisterschaften	3
6 Anforderungen an das Veranstaltungsgelände	4
7 Ausschreibung und Nennung	5
8 Rennleiter und Offizielle	6
9 Training	6
10 Gruppeneinteilung Vorläufe	7
11 Technische Abnahme und Kontrolle.....	7
12 Startvorbereitung	8
13 Streckenposten	8
14 Frequenzkontrolle, Quarztausch.....	9
15 Startreihenfolge.....	9
16 Startaufstellung	10
17 Startsignal	10
18 Startwiederholung	11
19 Signalflaggen	11
20 Rennablauf.....	11
21 Rundenzählung.....	12
22 Renn- Unterbrechung, Laufwiederholung.....	12
23 Wertung Vorläufe und Finalläufe	12
24 Gesamtreihung des Rennens	14
25 Vorgangsweise bei Regen	14
26 Renn- Abbruch	15
27 Gesamtwertung der Meisterschaft.....	15
28 Siegerehrung	15
29 Sanktionen	16
30 Technische Spezifikationen 1:8	18
31 Technische Spezifikationen 1:10 Breit.....	20
32 Technische Spezifikationen 1:10 Scale	22
33 Geschäftsordnung.....	26

1 Allgemeines zum ÖFMAV- Rennreglement Verbrenner Flachbahn

- 1.1 Das ÖFMAV- Rennreglement basiert auf dem Reglement 2003, ergänzt mit den Beschlüssen der ÖFMAV- Generalversammlung 2004.
- 1.2 Geltungsbereich dieses Reglements ist bei Österreichischen Staatsmeisterschaften, Ö-Cup und ÖFMAV- sanktionierten Rennen in den Klassen Verbrenner Flachbahn 1:8, 1:10 235mm und 1:10 Scale 200 mm.
- 1.3 Für EFRA- Grand- Prix, Europameisterschaften und Weltmeisterschaften sind zusätzliche bzw. abweichende Reglementpunkte dem EFRA- Reglement zu entnehmen. Dieses kann über den ÖFMAV Schriftführer gegen Bezahlung bezogen werden.
- 1.4 Ergänzt wird dieses Reglement durch den allgemeinen Teil, gültig für alle Sektionen.

2 Staatsmeisterschaften

- 2.1 Die Staatsmeisterschaft wird in den Klassen Verbrenner Flachbahn 1:8 und Scale 1:10 200mm gemeinsam an jeweils einem Wochenende pro Lauf ausgetragen.

Die Klasse 1:10 Scale ist in die Klasse Top und Sport wie folgt (Regelung bezieht sich auf das Jahresergebnis):

Die besten 15 Fahrer der letzten Saison verbleiben in der Klasse Top

Die Fahrer der Platzierung 16-20 werden in die Klasse Sport eingeteilt und die besten 5 Fahrer der Klasse Sport haben das Recht im Folgejahr in der Klasse Top zu fahren.

Im Jahr 2004 gilt folgende Regelung: die besten 20 Fahrer der STM 2003 bilden die Klasse Top; alle anderen werden in die Klasse Sport eingeteilt.

Die White Card Regelung soll verhindern, dass die Top Klasse von weniger 20 Fahrer vertreten wird.

2.1.1 White Card Ticket:

Das White Card Ticket kann an jene vergeben werden, die in der Klasse 1:10 Scale mangels Vorjahresresultate nicht in die Top-Klasse fahren dürfen, jedoch in der Lage sind die Leistungen der Top-Fahrer zu erzielen. Voraussetzung für die Vergabe einer White Card ist das freiwillige Ausscheiden eines Fahrers aus der Top-Klasse vor Beginn des ersten STM Laufes. Sollte ein Fahrer während der Saison aus der Top Klasse aussteigen, wird sein Platz in diesem Jahr nicht nachbesetzt. Die Zuteilung eines White Card Tickets übernimmt der Sektionsvorstand.

- 2.2 Die Teilnehmer an einem ÖFMAV- sanktionierten Rennen müssen im Besitz einer gültigen ÖFMAV- Fahrerlizenz sein. Diese ist bei der technischen Abnahme auf Verlangen vorzuweisen. Die ÖFMAV Fahrerlizenz erhalten nur Personen mit ordentlichem Hauptwohnsitz in Österreich.
- 2.3 Das Reglement steht auf der Öfmav-Homepage (www.oefmav.at) bereit zum Herunterladen. Jeder Lizenznehmer ist selbst dafür verantwortlich die Regularien des ÖFMAV und der Sektion VF zu kennen und danach zu handeln.

3 Landesmeisterschaften

- 3.1 Voraussetzung für eine offizielle, ÖFMAV- genehmigte Landesmeisterschaft ist ein Ansuchen an die Sektion, welches alle Termine enthält und von allen in der Sektion vertretenen Klubs des Bundeslandes unterschrieben ist (von einem autorisierten Klubvertreter).
- 3.2 Bei Erfüllung aller Voraussetzungen erfolgt eine schriftliche Zustimmung vom Sektionsobmann ohne weitere entstehende Zusatzkosten.

4 Andere ÖFMAV- sanktionierte Rennen

- 4.1 ÖFMAV- sanktionierte Rennen werden bei der Generalversammlung festgelegt und in den Rennkalender aufgenommen.
- 4.2 ÖFMAV- sanktionierte Rennen werden bei der Vergabe der ÖFMAV- Rundenzählanlage bevorzugt behandelt.

5 Europameisterschaften und Weltmeisterschaften

-
- 5.1 Bei EFRA- Rennen, Europa- und Weltmeisterschaften ist zusätzlich eine EFRA- Lizenz erforderlich. Bei Rennen mit Teilnehmerbeschränkung erfolgt die Nennung über den ÖFMAV.
 - 5.2 Die Teilnehmer an einer Europa- oder Weltmeisterschaft müssen bis 30. September des Vorjahres eine Kautions von Euro 73,- hinterlegen und schriftlich ihre Teilnahme der Sektion bekannt geben. Am Einzahlungsbeleg muß vom Einzahler vermerkt werden, für welche Veranstaltung und welchen Fahrer die Einzahlung gilt.
 - 5.3 Es gilt folgender Qualifikationsmodus für EM oder WM (nur für jene Fahrer die rechtzeitig genannt haben, siehe Pkt. 5.2):
Das Ergebnis der Staatsmeisterschaft des Vorjahres in der entsprechenden Klasse wird punktemäßig wie ein Rennen gewertet. Dazugezählt werden die erzielten Punkte des ersten Laufes oder (wenn vom Nenntermin möglich) der ersten zwei Läufe der Meisterschaft in dieser Klasse des laufenden Jahres. (Punkte Verteilung wie bei der ÖFMAV Staatsmeisterschaft). Die Entscheidung über die Entsendung zur WM oder EM obliegt dem Sektionsvorstand unter Berücksichtigung der Leistung und dem Qualifikationsmodus. Veranstaltungen im eigenen Land dürfen einem abweichenden Modus unterlegt werden, der jedoch durch die GV beschlossen werden muß
 - 5.4 Einheitliche Teamkleidung der Österreichischen Teilnehmer für Europa- und Weltmeisterschaften: Jeder Teilnehmer bei internationalen Rennen (EM und WM) erhält einmalig 1 Hemd vom ÖFMAV gratis.

6 Anforderungen an das Veranstaltungsgelände

- 6.1 Die ÖFMAV- Generalversammlung entscheidet bei der Vergabe der Staatsmeisterschaftsläufe über die Eignung der Rennstrecke.
- 6.2 Das Fahrerlager sollen bei nationalen Rennen Platz für 60 Teilnehmer bieten. Es sollten Tische, Regenschutz, 230 V Anschluß und ein Kompressor vorhanden sein. Das Fahrerlager sollte sich in der Nähe des Fahrerstandes befinden.
- 6.3 Die Außenbegrenzung des Kurses muß in der Lage sein, ein Modellauto aufzuhalten, wenn es eine Kurve verpaßt oder außer Kontrolle gerät. Bei der Auswahl der Außenbegrenzung ist die Sicherheit der Zuschauer, nicht die der Modellautos, maßgeblich.
- 6.4. Begrenzungen im Inneren des Rennkurses (Barriere) sollen sowohl das Kurvenschneiden, als auch das hinüber wechseln des Fahrzeuges in andere Teile des Rennkurses verhindern. Die Begrenzungen des Kurses müssen so positioniert und dimensioniert werden, daß die Fahrzeuge durch sie nicht über die äußere Begrenzung (Zuschauerbegrenzung) der Rennstrecke hinweg geschleudert werden. Wenn Kegel oder Teller benutzt werden, sollten diese maximal 5 cm hoch sein und einen Mindestdurchmesser von 20cm aufweisen
- 6.5 Die innere und äußere Umrandung des Rennkurses hat die Aufgabe, die Fahrzeuge, die von der Strecke geraten, abzubremesen. Die Umrandung soll bevorzugt aus Gras oder einer weitläufigen Betonfläche bestehen. Die Fahrzeuge sollten ohne Hilfe der Streckenposten aus dieser Umrandung selbst auf den Rennkurs zurückfahren können, um die Notwendigkeit des Eingreifens der Streckenposten zu reduzieren.
- 6.6 Nach ermessens des Rennleiters sind auf dem Rennkurs Standplätze für Streckenposten einzurichten. Die Standplätze müssen so gewählt werden, daß keine Sichtbehinderung der Fahrer gegeben ist, sie müssen nummeriert sein und an gefährlichen Abschnitten muß eine Schutzvorrichtung für den Streckenposten vorhanden sein (Autoreifen, Gitter).
- 6.7 Die Ziel- Linie muß auf den Rennkurs gemalt sein. Sie soll, wenn möglich, nahe der Zeitnehmung liegen. Die Startlinie für den ersten Wagen muß mindestens 10 m von der nächsten Kurve entfernt sein. Die Sicht der Fahrer und Zeitnehmer auf die Startlinie darf nicht durch Mechaniker, Helfer oder den Starter beeinträchtigt werden.
- 6.8. Startaufstellung zum Zwischen- oder Endlauf: Hintereinander mit 3 bis 4 Meter Abstand zwischen den Fahrzeugen. Die Startaufstellung kann daher auch in Kurven hineinragen. Die Markierung dafür: Auf der Ideallinie der Rennstrecke ein ca. 20 cm breiter Strich.
- 6.9. Im Boxenbereich muß es 10 deutlich abgegrenzte Mechaniker Plätze geben. Dieser Bereich muß während des Rennens für Nicht- Mechaniker unzugänglich gemacht werden. Bei Vorläufen sind 1 Mechaniker pro Fahrer, bei den Zwischen- und Endläufen sind 2 Mechaniker pro Fahrer erlaubt.

-
- 6.10. Für EFRA sanktionierte Rennen werden an die Rennstrecke und Umgebung zusätzliche bzw. abweichende Anforderungen gestellt. Diese können dem EFRA Reglement entnommen werden.
- 6.11. Neue Rennstrecken sollten EFRA- konform erbaut werden.

7 Ausschreibung und Nennung

- 7.1 Die Ausschreibungen für Staatsmeisterschaftsläufe der Klassen 1:8 und 1:10 Scale 200mm ebenso für die Klassen VF 1:10 235mm müssen folgende Angaben enthalten:
- Bezeichnung des Rennens und der Klassen,
 - Datum und Ort der Veranstaltung (wenn möglich mit Lageplan),
 - Zeitplan,
 - Namen von Rennleiter u. Zeitnahme (ÖfmaV Team)
 - Nennadresse, Nennschluß, Nenngeld Zahlung, wann und wie,
 - Angaben über Art der Verpflegung, Waschgelegenheit,
 - Angaben über Kompressor, Fahrerlager, Arbeitstische, Regenschutz, Stromanschluß.
- Das ÖFMAV Formblatt sollte verwendet werden.
- 7.2 Die Ausschreibungen müssen vom Rennveranstalter bis spätestens 4 Wochen vor dem Rennen an alle Klubs der Sektion Flachbahn verteilt werden. Eine aktuelle Adressenliste ist beim ÖFMAV erhältlich.
- 7.3 Die Nennformulare müssen sorgfältig, vollständig und leserlich ausgefüllt sein. Ein Fahrervertreter muß vom nennenden Klub namhaft gemacht werden. Der Veranstalter kann Nennungen, die nicht entsprechen, ablehnen. Das ÖFMAV Formblatt sollte verwendet werden.
- 7.4 Die verwendete Frequenz und 2 Ersatzfrequenzen müssen als 5-stellige Zahl (.,... MHz) bekanntgegeben werden. Falls die Modulationsart AM ist, muß dies angegeben werden. Ebenso ist die Nummer des Personal Transponders unbedingt anzuführen.
- 7.5 Nennungen müssen fristgerecht beim Veranstalter einlangen. Verspätete Nennungen können abgelehnt werden.
- 7.6 Für Staatsmeisterschaftsläufe gilt: Nennschluß ist eine Woche vor dem Rennen (Poststempel spätestens Montag vor dem Rennen, wenn dieses an einem Wochenende stattfindet). Nachnennungen sind bis Samstag 16 Uhr möglich, allerdings kann vom Veranstalter das doppelte Nenngeld eingefordert werden.
- 7.7 Die Nennfelder sind klubweise gesammelt für alle genannten Fahrer zu überweisen oder bis spätestens am Samstag 16.00 Uhr vom Fahrervertreter dem Veranstalter zu übergeben. Bei einer Überweisung muß ein Einzahlungsnachweis vorgelegt werden. Der nennende Verein haftet und bezahlt für alle genannten Fahrer.
- 7.8 Nenngeld ist Reuegeld und ist grundsätzlich schon dann fällig, wenn am Samstag ein reguläres Training möglich war. Nur wenn eine gesamte Veranstaltung abgesagt oder verlegt wird, muß der Veranstalter das Nenngeld zurückerstatten.
- 7.9 Über den Abbruch eines Rennens am Renntag selbst hat die Jury zu entscheiden.
- 7.10 Die Verschiebung eines Staatsmeisterschaftslaufes kann nur auf einen vom Sektionsmeeting fixierten Ersatztermin erfolgen.
- 7.11 Die Nennung zu einem Staatsmeisterschaftslauf kann nur durch einen Klub, der dem ÖFMAV angehört und bei dem der Teilnehmer gemeldet ist, erfolgen. Mit der Nennung ist ein Fahrervertreter (Klubverantwortlicher) zu nennen.
- 7.12 Für Präsenzdiener des Bundesheeres und Zivildienstleistende gilt auch eine verspätete Nennung bis Samstag, 16:00 Uhr als normale Nennung mit normaler Nenngeldhöhe.
- 7.13 Die Höhe des Nenngeldes wird bei dem ÖFMAV Sektionsmeeting festgesetzt. Das Nenngeld für Staatsmeisterschaftsläufe beträgt derzeit Euro 20,-- Jugendliche bis 18 Jahre Euro 10,-- , davon sind Euro 7,-- bzw. 0,-- für Jugendliche vom Veranstalter an die Sektion Verbrenner Flachbahn abzuführen.

8 Rennleiter und Offizielle

- 8.1 Der Rennleiter und der Zeitnehmer werden von der Sektion bestimmt (Team Öfmav) und sind zwingend bei einer STM vorgeschrieben. Das Team sollte möglichst bei jedem STM Lauf durch dieselben Personen vertreten sein. Der Aufwand wird mit Pauschal 100,-- Euro abgegolten (€ 50,- aus der Sektionskassa und € 50,- vom Veranstalter).
- 8.2 Der Rennleiter hat die absolute Autorität während der gesamten Veranstaltung. Eine Person des Rennleiterteams muß bei einem gezeiteten Training anwesend sein.
- 8.3 Für jeden Staatsmeisterschaftslauf muß die Rennleitung aus folgenden Personen bestehen: Rennleiter u. Zeitnehmer vom Team Öfmav, die dem Rennleiter unterstehenden Funktionäre des Veranstalters in ausreichender Zahl (vom Rennleiter bestimmt), für die Senderdeponie und die techn. Abnahme.
- 8.4 Die Jury besteht aus dem Rennleiter und den Fahrervertretern jedes teilnehmenden Klubs. Die Stimmenanzahl jedes einzelnen Fahrervertreter entspricht der Zahl der an diesem Rennen teilnehmenden Fahrern aus seinem zu vertretendem Klub.
- 8.5 Jeder Teilnehmer muß den Anordnungen der Rennofficiellen Folge leisten.

9 Training u. Vorlauf

- 9.1 Ab 7 Gruppen (1:8 + 1:10) besteht die Möglichkeit neben dem 1. auch den 2. Vorlauf am Samstag abzuhalten. Es muß jedoch gewährleistet sein, dass jeder Vorlauf abgeschlossen werden kann. Es liegt im Ermessen des Rennleiters das offizielle Training frühzeitig zu beenden um beide Vorläufe am Samstag abhalten zu können. Diese Vorgangsweise muß am Samstag bis 9:00 Uhr den Fahrern vom Rennleiter mitgeteilt werden.
Bei Staatsmeisterschaftsläufen muß am Samstag ab 9:00 Uhr ein Training nach Gruppen oder Klassen erfolgen. Ein freies Training muß gegen eine Gebühr von einheitlich 10,-- Euro pro Fahrer, bereits ab Freitag, 9:00 Uhr möglich sein.
- 9.2 Nach dem Samstagstraining wird die Fahrerbesprechung abgehalten. Anschließend wird mit dem 1. Vorlauf jeder Klasse begonnen. Sollte ein Fahrer bei dem Samstag-Vorlauf (bzw. Vorläufe) nicht an den Start gehen, so hat er das Recht, an dem freien Training am Sonntag Morgen (eine Stunde vor Rennbeginn), teilzunehmen.
- 9.3 Die Strecke ist nach der letzten Vorlaufgruppe am Samstag, bis Sonntag 8:00 Uhr (Nussdorf 9:00 Uhr) gesperrt.
- 9.4 Beim Beginn des offiziellen Trainings (9:00 Uhr) muß vom Veranstalter die Gruppeneinteilung mit den von den Fahrern verwendeten Frequenzen ausgehängt sein.
- 9.5 Wird ein und dieselbe Frequenz von mehreren Fahrern verwendet, muß diese Kollision deutlich am Aushang gekennzeichnet sein.
- 9.6 Jeder Teilnehmer hat sich vor Beginn seines Trainings bei einem Offiziellen der Veranstaltung zu melden.
- 9.7 Jeder Fahrer ist verpflichtet, vor der erstmaligen Inbetriebnahme seiner Fernsteuerung am jeweiligen Renn- Wochenende seine eigene Sendefrequenz auf die Richtigkeit im Aushang zu überprüfen, gegebenenfalls eine Änderung sofort der Zeitnehmung oder dem Rennleiter zu melden. Bei gekennzeichnete Frequenz - Kollision ist sofort mit dem betroffenen Partner Kontakt aufzunehmen und für das Training entsprechende Absprachen zu treffen. Sollte ein Teilnehmer beim offiziellem Training oder beim Rennen seine Fernsteuerung mit einer nicht im Aushang angeführten Frequenz in Betrieb nehmen, so ist dieser Teilnehmer von der Veranstaltung sofort zu disqualifizieren.
- 9.8 Eine Frequenztafel mit Wäscheklammern muß während des Trainings verwendet werden.

10 Gruppeneinteilung Vorläufe

- 10.1 Die Vorlaufgruppen sind vom Öfmax Rennleiterteam in erster Linie nach der Qualifikation der Fahrer und nicht nach den verwendeten Frequenzen einzuteilen (nach dem Stand der Meisterschaft).
- 10.2 In einer Vorlaufgruppe starten maximal 10 Fahrer. Jede Gruppe sollte möglichst ausgefüllt sein und gleich viele Fahrer enthalten.
- 10.3 Weniger routinierte, neue Fahrer dürfen mit erfahrenen Piloten nicht in einer Gruppe starten, wobei die Reihung der Vorläufe von langsam (zuerst) bis schnell (zuletzt) einzuteilen ist.
- 10.4 Fahrer des selben Klubs sollten nach Möglichkeit in verschiedenen Gruppen eingeteilt werden.
- 10.5 Bei Einteilung der Gruppen soll auf maximalen Kanalabstand geachtet werden.
- 10.6 Für Staatsmeisterschaftsläufe gilt: Beim ersten Meisterschaftslauf eines Jahres sind in die letzten Gruppen die besten Fahrer der letztjährigen Meisterschaft entsprechend ihrer Platzierung einzuteilen. Ab dem zweiten Lauf gilt für die letzten 2 Gruppen der aktuelle Stand der laufenden Meisterschaft.
- 10.7 Die Gruppeneinteilung darf nur bei schwerwiegenden Problemen, die nicht anders gelöst werden können, geändert werden.
- 10.8 Die Gruppeneinteilung und die Reihenfolge der Gruppen ist an der Anschlagtafel vor Beginn des Training auszuhängen.
- 10.9 Die Nummernverteilung erfolgt innerhalb der Gruppen von 1-10 entsprechend der Rangordnung. Es müssen ÖFMAV Startnummern verwendet werden.
- 10.10 Es müssen drei Startnummern am Fahrzeug angebracht sein, nämlich vorne und an der rechten und linken Fahrzeugseite. Die Startnummer sollte sich vom Rest der Karosserie farblich abheben und darf nicht in ihrer Kontur verändert werden.

11 Technische Abnahme und Kontrolle

- 11.1 Die technischen Kontrollen müssen mit einem vom ÖFMAV zur Verfügung gestelltem Equipment durchgeführt.
- 11.2 Technische Abnahme vor Rennbeginn: Jeder Fahrer kann sein Fahrzeug vor Beginn der Vorläufe in rennfertigem Zustand einer technischen Kontrolle unterziehen.
- 11.3 Die technische Abnahme kann schon während des Trainings erfolgen.
- 11.4 Die Karosserien müssen vor Rennbeginn sorgfältig ausgeführt und vollständig sein.
- 11.5 Kontrollen während des Rennens: Der Rennleiter hat das Recht, jederzeit die Fahrzeuge ohne Angabe von Gründen zu kontrollieren.
- 11.6 Während eines Laufes darf ein Fahrzeug nur dann zur Kontrolle oder angeordneter Reparatur aus dem Rennen genommen werden, wenn es gravierende Mängel aufweist, wie z. B.
 - defekter Auspuff
 - defekte Fernsteuerung
 - durch technische Probleme unfahrbar gewordene Fahrzeuge.Das Fahrzeug kann nach Behebung der Mängel das Rennen mit Genehmigung der Rennleitung wieder fortsetzen.
- 11.7 Kontrollen vor oder nach Vorläufen bzw. nach Zwischenläufen können jederzeit durchgeführt werden. Das Fahrzeug muß zu jeder Zeit des Rennens den technischen Spezifikationen der jeweiligen Klasse entsprechen. Kontrolliert wird wie bei der technischen Abnahme.
- 11.8 Kontrollen nach dem Finale: Die jeweils 3 Erstplatzierten müssen überprüft werden. Weitere Fahrzeuge können ebenfalls überprüft werden.
- 11.9 Nach dem Finale oder nach einer angesagten Kontrolle (kurz vor Ende des Laufes über Lautsprecher) haben die Fahrer nach Überfahren der Ziellinie in der Boxenstraße anzuhalten. Die Mechaniker dürfen nur den Motor abstellen und die Fernsteuerung abschalten. Danach haben die Mechaniker die Autos wieder in die Boxenstraße zu stellen und sich vom Fahrzeug zu entfernen. Der Rennleiter holt nun die zu kontrollierenden Fahrzeuge und führt die Kontrolle durch. Die übrigen Fahrzeuge können nun in das Fahrerlager gebracht werden. Der Rennleiter hat das Recht auch während des Rennens Spritproben zu nehmen.

-
- 11.10 Sollte sich ein Mechaniker vor der Kontrolle mit dem Fahrzeug von der Bahn entfernen, so wird dem Fahrer dieses Fahrzeuges der Lauf gestrichen. Handelt es sich um einen Zwischenlauf oder das Finale, so wird der Fahrer für das ganze Rennen disqualifiziert.
 - 11.11 Sollte ein Fahrzeug bei der Kontrolle den technischen Spezifikationen nicht entsprechen, so wird dem Fahrer dieses Fahrzeuges der Lauf gestrichen. Handelt es sich um einen Zwischenlauf oder das Finale, so wird der Fahrer an die letzte Stelle dieses Laufes gereiht.
 - 11.12 Bei Stichproben Überprüfungen des Motors muß der betroffene Fahrer den Auspuffkrümmer, den Motorgehäusedeckel, die Glühkerze, sowie den Luftfilter selbst demontieren.
 - 11.13 Ein Modellauto kann bei einer Veranstaltung nur von einem Fahrer verwendet werden.
 - 11.14 Bei einem Rennen darf der Fahrer nur mit einem Modell pro Klasse an den Start gehen.
 - 11.15 Wird die Originalkarosserie ersetzt, so muß die neu verwendete Karosserie die gleiche Form und Farbgebung wie die zu Ersetzende aufweisen. Jede anders beschaffene Karosserie muß vom Rennleiter genehmigt werden.
 - 11.16 Ein Tausch der Bodenplatte darf nur mit Zustimmung des Rennleiters vorgenommen werden. Die neue Bodenplatte muß die gleiche Form und Größe wie die zu ersetzende aufweisen.
 - 11.17 Der Tausch des kompletten Fahrzeuges ist verboten.

12 Startvorbereitung

- 12.1 Der Transponder muß laut Herstellerangaben montiert sein.
- 12.2 Nach Genehmigung der Rennleitung (z.B. durch Aufruf) darf der Sender bei der Senderdeponie abgeholt und der Platz am Fahrerstand eingenommen werden.
- 12.3 Auf dem Fahrerturm dürfen sich nur die Fahrer des jeweiligen Laufes aufhalten.
- 12.4 Jeder Fahrer muß den Platz am Fahrerstand, entsprechend seiner Startnummer, beziffern. Zu diesem Zweck sind vom Veranstalter variable Platznummern am Fahrerturm anzubringen. In den Finalen obliegt die Platzwahl den Zeitschnellsten.
- 12.5 Verlassen des Fahrerstandes mit dem Sender während eines Laufes: Jeder an einem Lauf aktiv beteiligten Fahrer darf während der Durchführung desselben mit seinem Sender für Reparaturzwecke den Fahrerturm verlassen, außer der Rennleiter verbietet dieses bei der Fahrerbesprechung. Der Fahrer ist jedoch verpflichtet, den abgeschalteten Sender spätestens nach Beendigung dieses Laufes unverzüglich wieder in der Senderdeponie abzugeben.
- 12.6 Kein Sender darf während des Rennens mit auf die Strecke genommen werden

13 Streckenposten

- 13.1 Jeder Fahrer hat seinem Vorlauf folgenden Vorlauf als Streckenposten zu wirken. Er kann dies persönlich tun oder einen Ersatzmann, mit allerdings ausreichenden Fähigkeiten, stellen. Diese Tätigkeit muß er auf dem mit seiner Startposition gekennzeichneten Platz an der Bahn ausüben. Die Streckenposten sind vor dem jeweiligen Lauf über Lautsprecher namentlich aufzurufen. Bei Nassläufen müssen die Streckenposten nur nach Aufruf durch die Rennleitung ihren Platz einnehmen.
- 13.2 Die Fahrer der letzten Vorlaufgruppe sind als Streckenposten für die erste Gruppe einzuteilen.
- 13.3 Bei den Semifinalläufen wirkt die jeweils nicht an den Start gehende Gruppe als Streckenposten.
- 13.4 Im Finale der Klasse 1:10 Scale machen die Fahrer der Klasse 1:8 Streckenposten und umgekehrt. Im Finale der Klasse 1:10 Breit 235 mm haben jene Klubs, von denen Fahrer im Finale starten, für jeden Fahrer einen Streckenposten zu stellen. Sollte von einem Klub nur ein Fahrer bei dieser Veranstaltung anwesend sein, so hat der Veranstalter des Rennens für den Streckenposten dieses Fahrers zu sorgen

-
- 13.5 Sollte ein Fahrer früher, also vor Beendigung der Zwischenläufe oder Finale, die Veranstaltung verlassen, so hat er dies der Rennleitung zu melden und einen Ersatz- Streckenposten zu stellen. Sollte er dies unterlassen, wird er von der Veranstaltung disqualifiziert.
 - 13.6 Während eines Vor-, Zwischen- oder Endlaufes dürfen außer den Streckenposten keine Personen auf die Rennpiste treten, um eventuell hängengebliebenen Fahrzeugen zu bergen.

14 Frequenzkontrolle, Quarztausch

- 14.1 Vor dem ersten Vorlauf jeder Gruppe, vor jedem Zwischenlauf und vor dem Finale wird eine Frequenzkontrolle durchgeführt. Dazu haben sich alle Fahrzeuge bei der Startlinie einzufinden. Die Motoren sind abzustellen. Die einzelnen Fahrzeuge müssen im fahrbereiten Zustand und alle Sender und alle Empfänger der startenden Gruppe eingeschaltet sein. Danach hat jeder Fahrer vom Fahrerturm aus, nach Aufruf des Rennleiters, mit Startposition 1 beginnend, die Bedienungselemente Rechts- und Linkseinschlag an seinem Sender zu betätigen und es ist zu kontrollieren, ob dadurch irgend ein anderes Fahrzeug beeinflusst wird. Ist dies der Fall, so muß durch entsprechenden Frequenzwechsel Abhilfe geschaffen und der Start verschoben werden.
- 14.2 Werden Störungen durch einem offensichtlich schadhafte Sender oder durch einen falschen Frequenzwechsel verursacht, so ist der Start ohne den Verursacher durchzuführen. Der Rennleiter hat darauf zu achten, daß der schadhafte Sender während dieses Laufes nicht eingeschaltet wird. Wenn der Teilnehmer seine Fernsteuerungsanlage in Ordnung gebracht oder getauscht hat und es werden noch weitere Läufe in seiner Gruppe gefahren, so muß beim nächsten Lauf erneut eine Frequenzkontrolle durchgeführt werden.
- 14.3 Dem Aufruf zur Frequenzkontrolle muß innerhalb von drei Minuten Folge geleistet werden. Erscheint ein Fahrer in dieser Frist nicht mit seinem betriebsbereiten Fahrzeug und seiner betriebsbereiten Fernsteuerung zur Frequenzkontrolle, so ist er bei dieser Veranstaltung nicht mehr startberechtigt.
- 14.4 Ohne Zustimmung des Rennleiters darf keine in der Nennung angegebene und vom Veranstalter eingeteilte Frequenz getauscht werden.
- 14.5 Ist ein Frequenzwechsel notwendig, ist dem Teilnehmer ein Frist von zehn Minuten (ab Bekanntgabe) einzuräumen. Diese Frist ist auch zu gewähren, wenn der Frequenzwechsel durch einen Irrtum der Rennleitung notwendig geworden ist. In dieser Zeit darf kein Auto fahren.
- 14.6 Fahrer die einen Frequenzwechsel nicht durchführen wollen oder können (kein passender Quarz vorhanden), verlieren ihre Startberechtigung und werden für diesen betroffenen Lauf auf den letzten Platz gesetzt.
- 14.7 Bei den Zwischenläufen und beim Finale gilt: Der Fahrer mit der höheren Startposition muß bei Bedarf die Frequenz wechseln.
- 14.8 Aufwärmrunde mit Frequenz- und Zeitnahmekontrolle: Vor dem Start zum ersten Vorlauf sowie vor den Zwischenläufen und dem Endlauf kann eine sogenannte Aufwärmrunde mit Frequenz- und Transponderkontrolle durchgeführt werden. Die Teilnehmer werden zum Start aufgerufen und die Fahrzeuge sind, geordnet nach den Startnummern, im Abstand von ca. 2 Sekunden, vom Starter abzulassen. In dieser Aufwärm - Kontrollrunde besteht für die einzelnen Fahrzeuge Überholverbot.

15 Startreihenfolge

- 15.1 Es werden in allen Klassen jeweils 3 Vorläufe zu je 5 Minuten gefahren. Nach Beendigung eines Vorlaufes darf der Start zum nächsten Vorlauf frühestens nach 3 Minuten erfolgen.
- 15.2 Vorlauf- Reihenfolge:
 - 1. Vorlauf für alle 1:10 Sport, dann 1. Vorlauf für alle 1:8 Gruppen.
 - 1. Vorlauf für alle 1:10 Top Gruppen, dann 2. Vorlauf für alle 1:10 Sport Gruppen.
 - u.s.w.
- 15.3 Zwischenläufe (1/8-, 1/4-, 1/2-,) beginnen mit den Gruppen 1:10 Sport, danach folgen die Gruppen 1:8 und abschließend die Gruppen 1:10 Top. Dauer: 20 Minuten.

Vor den ½ Finalläufen ist ein Training für die direktqualifizierten Fahrer in folgender Reihenfolge abzuhalten (jeweils 15 Minuten):

1:10 Scale Sport, danach ½ Finalläufe 1:10 Scale Sport

1:8 VF, danach ½ Finalläufe 1:8

1:10 Scale Top, danach ½ Finalläufe 1:10 Scale Top

Die Finalläufe (45 Minuten) beginnen ebenso in obiger Reihenfolge

16 Startaufstellung

16.1 Bei den Vorläufen erfolgt ein Einzelstart in der Reihenfolge:

1. VL: 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10

2. VL: 5,6,7,8,9,10,1,2,3,4

3. VL: 10,9,8,7,6,5,4,3,2,1

16.2 Aufstellung für Finalläufe: siehe Punkt 6.8

17 Startsignal

17.1 Bei den Vorläufen wird nur der Beginn und das Ende der Laufzeit angesagt. Nach Ablauf der Zeit kann die Runde fertig gefahren werden. Sie wird noch gezählt.

17.2 Bei den Finalläufen muß der Start mit Flaggensignal und akustisch durchgeführt werden. Anstelle der Flagge kann eine Ampel verwendet werden.

Das akustische Startsignal sollte mit der Zeitnahme gekoppelt sein (bei EFRA- Rennen vorgeschrieben). Die Art des Starts muß bei der Fahrerbesprechung für jedermann verständlich erklärt werden. Ein Probestart, für jedermann ersichtlich, wird empfohlen. Beim Ampelstart muß es 2 Ampeln geben. Die eine Ampel muß für die Fahrer und die andere Ampel muß für die Mechaniker deutlich sichtbar sein. Auch der Zeitnahme muß die klare Sicht auf eine der beiden Ampeln möglich sein.

17.3 1 Minute und 30 Sekunden vor dem Start wird ein Aufruf gemacht. Bei 30 Sekunden müssen die Autos ihre Startposition einnehmen.

17.4 Die letzten 10 Sekunden bis 3 Sekunden müssen für die Fahrer und Mechaniker deutlich hörbar herunter gezählt werden. Bei "3 Sekunden" senkt der Starter die Flagge zu Boden bzw. wird die Ampel auf ROT geschaltet. Die Mechaniker müssen die Autos, die nun in den vorgezeichneten Startposition stehen, loslassen und seitlich aus der Fahrbahn treten. Sind alle Mechaniker aus der Fahrbahn, so wird der Start entweder durch Hochheben der Flagge durch den Starter, durch ein akustisches Signal oder durch Einschalten von GRÜN auf der Ampel freigegeben. Der Start muß nach dem Herabzählen auf "3 Sekunden" in einem Zeitraum zwischen 0 und 5 Sekunden erfolgen.

17.5 Läßt ein Mechaniker das Auto bei "3 Sekunden" (Aufleuchten von "ROT" bei der Ampel oder beim Senken der Flagge) nicht sofort aus oder tritt nicht sofort aus der Fahrbahn, so wird dem Fahrer in jedem Fall eine Runde abgezogen. Ist durch dieses Verhalten ein anderer Fahrer behindert, muß der Start wiederholt werden. Bei einem Neustart bleibt der Runden Abzug für den Verursacher.

17.6 Für jeden Start in den Zwischen- und Finalläufen gilt: Nach dem Kommando "3 Sekunden" darf kein Auto mehr in die Startreihe gestellt werden. Fahrzeuge, die zu spät zum Start erscheinen, die Frequenzkontrolle aber schon passiert haben, müssen aus der Boxenstraße nach erfolgtem Start nachgestartet werden. Aber erst nachdem die anderen Fahrzeuge die Boxenstraße passiert haben.

17.7 Hat ein Auto mit seinen Vorderrädern die Startlinie schon vor dem Startzeichen überquert, so wird der Fahrer ausnahmslos wegen Frühstart bestraft. Siehe 29.5

17.8 Der Starter muß Frühstarts an den Offiziellen der Zeitnahme und Rundenzählung sofort melden.

17.9 Vor jedem Start eines Finallaufes oder ½ Finallaufes gibt es die Möglichkeit ein „TIME OUT“ zu beantragen. Ein „TIME – OUT“ kann pro Lauf nur einmal gegeben werden (10 min). Der Zählvorgang darf jedoch noch nicht gestartet worden sein und muß als solches den

Teilnehmern mitgeteilt werden. Jener Fahrer, der das „Time Out“ beantragt hat, startet vom 11. Startplatz. Sein ursprünglicher Platz bleibt frei.

18 Startwiederholung

- 18.1 Empfindet der Starter die Startaufstellung als nicht korrekt, so kann er eine Start-Wiederholung anordnen. Es wird dann ab 30 Sekunden abwärts gezählt.
- 18.2 War der Startvorgang aufgrund eines Fehler des Starters nicht korrekt, so kann der Rennleiter eine Start- Wiederholung anordnen und den Lauf abbrechen. Der Abbruch muß in diesem Fall aber innerhalb der ersten Runde erfolgen. In keinem Fall darf der Lauf wegen eines oder mehrerer Frühstarts wiederholt werden.

19 Signalflaggen

- 19.1 Als Startflagge wird die Nationalflagge (Rot/ Weiß/ Rot) verwendet.
- 19.2 Zu Abwinken der Fahrzeuge nach Beendigung eines Laufes wird die "Schachbrett - Flagge" (Schwarz/ Weiß/ Kariert) verwendet.
- 19.3 Jedes Fahrzeug welches ein Sicherheitsrisiko darstellt oder nicht mehr dem Reglement entspricht, bekommt vom Rennleiter oder Starter die "schwarze Flagge" gezeigt. Dies bedeutet, daß das Fahrzeug sofort anhalten muß, oder, wenn dies ohne Gefährdung und Behinderung der anderen Teilnehmer möglich ist, noch bis zur Boxenstraße fahren darf. Gleichzeitig mit dem Zeigen der schwarzen Flagge muß der Grund dafür angegeben werden. Nach einer Reparatur des Fahrzeuges kann es mit Genehmigung eines Renn- Offiziellen (Rennleiter, Starter oder technischer Inspektor) wieder ins Rennen geschickt werden.
- 19.4 Die schwarze Flagge kann nach einmaliger Verwarnung auch einem Fahrer gezeigt werden, der durch offensichtlich unfaire Fahrweise seine Konkurrenten behindert. Er wird für diesen Lauf disqualifiziert.
- 19.5 Beachtet ein Fahrer die schwarze Flagge 2 Runden lang nicht, so wird er für das gesamte Rennen disqualifiziert.

20 Rennablauf

- 20.1 Für Verstöße gegen das Reglement oder die sportliche Fairneß können folgende Strafen gegen einen Teilnehmer ausgesprochen werden. Verwarnung - Zeitstrafe - Runden Abzug – „Short-Stop and Go“ Strafe.Disqualifikation für den jeweiligen Lauf - Disqualifikation für die gesamte Veranstaltung. Das Ausmaß der Strafen ist unter dem Punkt 29 " Sanktionen " festgehalten.
- 20.2 Kommt ein Fahrzeug von der Bahn ab, so ist es an jener Stelle in die Bahn zurückzustellen, wo es die Bahn verlassen hat. Ausnahme: Es muß in der Box neu gestartet oder repariert werden. Dann muß es von der Boxenstraße aus wieder ins Rennen gebracht werden.
- 20.3 Ein während des Rennen stehengebliebenes Fahrzeug darf nur von der Boxenstraße aus wieder ins Rennen gebracht werden.
- 20.4 Ein auf der Bahn fahrendes Fahrzeug hat gegenüber einem Fahrzeug, das nach einem Boxenstop wieder ins Rennen geht, Vorrang !!!
- 20.5 Reparaturen auf der Bahn sind nicht gestattet. Das Fahrzeug muß vom Streckenposten in die Boxenstraße gebracht werden und darf dort nur hinter der Boxenstraßen- Begrenzung repariert werden.
- 20.6 Das Fahrzeug darf nur hinter der Begrenzung aufgetankt werden, damit in die Boxenstraße einfahrende Fahrzeuge nicht behindert werden. Teile des Fahrzeuges oder Körperteiler des (der) zuständigen Mechaniker dürfen während des Tankvorgange nicht über die Begrenzung ragen.

-
- 20.7 Ein liegengebliebenes Fahrzeug darf nach dem Anstarten oder Instandsetzen nur bis zum Zeitpunkt des Abwinkens des ersten Fahrzeuges, welches die Ziellinie in diesem Lauf passiert hat von der Boxenstraße aus ins Rennen gebracht werden. Wird ein Fahrzeug dennoch nachgestartet, so zählt dessen letzte Runde nicht.
 - 20.8 Nach Ablauf der Renndistanz (reguläre Renndauer + letzte Runde) haben alle noch im Rennen befindlichen Fahrzeuge in die Boxenstraße oder zum Warteplatz zurückzukehren. Der Motor ist abzustellen.
 - 20.9 Sofort nach Beendigung seines Laufes hat der Fahrer seinen abgeschalteten Sender in der Senderdeponie abzugeben.
 - 20.10 Alle Fahrer sind verpflichtet, sich sportlich fair zu verhalten. Dies gilt insbesondere für die Fahrweise der Teilnehmer.

21 Rundenzählung

- 21.1 Die Zeitnahme erfolgt mit einer automatischen, vom ÖFMAV zugelassenen AMB Anlage oder entsprechenden für die Verwendung von Eigentranspondern adaptierten Systemen. Eine komplette Zeitnahme steht wenn notwendig seitens der Sektion VF zur Verfügung (Vom Veranstalter ist gegebenenfalls rechtzeitig der Bedarf anzumelden).
- 21.2 Verliert während eines Laufes ein Fahrer seinen Transponder oder wird dieser defekt, ist bei den Vorläufen keine weitere Zählung möglich. In den Finalläufen wird sein Fahrzeug, sofern es vom Zeitnahmepersonal möglich ist, manuell weitergezählt. Ein Protest gegen dieses Resultat ist in diesem Fall aber nicht möglich.
- 21.3 Das Laufergebnis ist unmittelbar nach jedem Lauf an der Anschlagtafel auszuhängen.
- 21.4 Ein Ausdruck und eine Sicherungsdiskette mit dem Rennergebnis, insbesondere mit der Gesamtwertung und Teilnehmerdatei ist innerhalb einer Woche dem nächsten Veranstalter, und dem ÖFMAV – Webmaster+Schriftführer zu übermitteln. Der Koffer der technischen Abnahme ist dem nächsten Veranstalter zuverlässig zu übermitteln.
- 21.5 Um eine bessere Information für Fahrer, Mechaniker und Zuschauer zu erlangen, ist der Zeitnehmer verpflichtet in regelmäßigen Abständen (4 – 5 mal pro Finale) den kompletten Stand des Rennens inklusive Runden- und Zeitabständen durchzugeben.

22 Renn- Unterbrechung, Laufwiederholung

- 22.1 Muß aus zwingenden Gründen (starker Regen, Unfall, defekte Zeitnahme, usw.), für die der Veranstalter keine Schuld trägt, die Veranstaltung für mehr als 60 Minuten unterbrochen werden, so entscheidet die Jury, ob die Veranstaltung 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.
- 22.2 Muß ein Vorlauf abgebrochen werden, so wird dieser wiederholt.
- 22.3 Gibt es eine Unterbrechung während eines Finallaufes (1/8-, 1/4-, 1/2-Finale oder Finale) innerhalb der ersten 10 Minuten, so wird der Lauf wiederholt.
- 22.4 Erfolgt die Unterbrechung eines Finallaufes erst nach 10 Minuten Laufdauer, so ist der Stand des Rennens festzuhalten (gefährdete Runden sowie Durchgangszeit) und für die verbleibende Laufzeit ist nach der Unterbrechung ein neuer Start vorzunehmen. Die Resultate des 1. und 2. Laufes werden addiert, um das endgültige Resultat zu ermitteln. Kann der 2. Lauf aus irgend welchen triftigen Gründen nicht durchgeführt werden, so gelten die Ergebnisse des 1. Laufes als definitives Laufergebnis.
- 22.5 Erfolgt die Unterbrechung eines Finallaufes erst nach 3/4 der Laufdauer (Stichzeit bei den Zwischenläufen: 15 Minuten, Stichzeit beim Finale: 34 Minuten), so wird der Lauf voll gewertet und es wird kein neuerlicher Start vorgenommen.
- 22.6 Zum Zeitpunkt der Unterbrechung zeigt der Renn- Offizielle gleichzeitig die Start- und Ziel- flagge (Rot- Weiß- rot, Schwarz- Weiß- kariert). Die Autos haben dann die Ziellinie zu passieren und in sicherem Abstand auf dem Kurs zu warten, bis das letzte Auto die Ziellinie überquert hat. Danach haben alle Autos zur Startposition weiterzufahren und dort stehen- zubleiben. Die Autos dürfen von den Mechanikern nur zum Abstellen des Motors und zum Abschalten der Fernsteuerung berührt werden. Es dürfen keinerlei Reparaturen oder Reifen-

wechsel durchgeführt werden. Die Nichtbefolgung dieser Vorgangsweise führt zur sofortigen Disqualifikation von der Veranstaltung. Zum Neustart dürfen die Autos nur aufgetankt und der Motor gestartet werden. Der Neustart erfolgt nach der regulären Startprozedur.

23 Wertung Vorläufe und Finalläufe

- 23.1 Es starten maximal 10 Fahrer pro Gruppe in den Vorläufen und Finalläufen.
- 23.2 Es werden 3 Vorlaufdurchgänge mit je 5 Minuten Fahrzeit gefahren. Gewertet werden alle Vorläufe nach Runden und Zeit (präzise: nach "Überzeit"). Die Beendigung der regulären Laufzeit wird von der Zeitnahme durch ein akustisches Signal oder einer einer Durchsage angekündigt. Danach hat jedes Auto bis zum Überqueren der Ziellinie weiterzufahren und sodann in die Boxenstraße bzw. Warteposition zurückzukehren. Die Zeit, die ein Fahrzeug vom Ende der regulären Laufzeit bis zum Passieren der Ziellinie benötigt, ist die sogenannte "Überzeit" und diese ist für die Wertung maßgeblich. Gewertet wird also nach maximaler Rundenzahl und minimaler Überzeit. Derjenige Fahrer ist besser platziert, der bei gleicher Rundenzahl die kleinere Überzeit aufweist. Das beste Vorlaufergebnis jedes Fahrers wird zur Wertung herangezogen.
- 23.4 Bei Zeitgleichheit des jeweils besten Vorlauf- Ergebnisses zweier oder mehrerer Teilnehmer wird für die Ermittlung der Platzierung das zweitbeste Ergebnis herangezogen usw.
- 23.5 Eine Wertung bei mindestens einem Vorlauf ist Voraussetzung für die Qualifikation für die Zwischenläufe über je 20 Minuten oder das Finale über 45 Minuten.
- 23.6 Jeder Zwischenlauf besteht aus dem A- Lauf (alle ungeraden Vorlauf- Platzierungen ab Platz 5) und dem B- Lauf (alle geraden Vorlauf- Platzierungen ab Platz 6).
Folgende Zwischenläufe kommen, abhängig von der Teilnehmerzahl, zur Durchführung:
1/8- Finale B und 1/8- Finale A
1/4- Finale B und 1/4- Finale A
1/2- Finale B und 1/2- Finale A
- 23.7 Die Ermittlung der Starter für die verschiedenen Finalläufe erfolgt aufgrund der Ergebnisse aus den Vor- und Zwischenläufen und der Teilnehmerzahl nach dem folgenden Modus:
- 23.8 Die 4 Vorlaufschleunsten qualifizieren sich direkt für das Finale.
- 23.9 Platz 5 bis 18 im Vorlauf wird in das 1/2-Finale eingeteilt, je
7 ins 1/2-Finale A (5. 7. 9. usw. bis 17.) und
7 ins 1/2-Finale B (6. 8. 10. usw. bis 18.).
Aufgefüllt auf 10 Starter werden diese Gruppen später durch die Aufsteiger aus dem entsprechenden 1/4-Finale (den besten 3 Fahrern).
- 23.10 Sind weniger als 30 Fahrer am Start, so werden keine 1/4- Finalläufe ausgetragen. Die beiden 1/2 Finale werden sofort bis je 10 Fahrern aufgefüllt, das ist bis zum Platz 23 des Vorlaufes im 1/2-Finale A und Platz 24 im 1/2-Finale B.
Plätze 25 bis 29 fahren keinen Finallauf mehr und behalten ihren Platz in der Gesamtreihung.
- 23.11 Platz 19 bis 32 im Vorlauf wird in das 1/4-Finale eingeteilt, je
7 ins 1/4-Finale A (19. 21. 23. usw. bis 31.) und
7 ins 1/4-Finale B (20. 22. 24. usw. bis 32.).
Aufgefüllt auf 10 Starter werden diese Gruppen später durch die Aufsteiger aus dem entsprechenden 1/8-Finale (den besten 3 Fahrern).
- 23.12 Sind weniger als 44 Fahrer am Start, so werden keine 1/8- Finalläufe ausgetragen. Die beiden 1/4 Finale werden sofort bis je 10 Fahrern aufgefüllt, das ist bis zum Platz 37 des Vorlaufes im 1/4-Finale A und Platz 38 im 1/4-Finale B.
Plätze 39 bis 43 fahren keinen Finallauf mehr und behalten ihren Platz in der Gesamtreihung.
- 23.13 Platz 33 bis 52 im Vorlauf wird in das 1/8-Finale eingeteilt, je
10 ins 1/8-Finale A (33. 35. 37. usw. bis 51.) und
10 ins 1/8-Finale B (34. 36. 38. usw. bis 52.).
- 23.14 Plätze ab 53 fahren keinen Finallauf mehr und behalten ihren Vorlaufplatz in der Gesamtreihung.
- 23.15 In jedem 1/8- und 1/4-Finale steigen jeweils die 3 besten Fahrer in das jeweils nächsthöhere entsprechende Finale auf.
Aus den beiden 1/2-Finalen steigen die jeweils besten 2 Fahrer sowie vom Rest die

insgesamt nächstbesten 2 Fahrer in das Finale auf. Sind in den beiden Semifinalen keine vergleichbaren Verhältnisse oder Regen vorhanden, steigen aus jedem 1/2-Finale die jeweils 3 besten Fahrer in das Finale auf.

- 23.16 Gewertet werden alle Finalläufe nach Runden und Überzeit. Runden, die ein Auto nicht mit eigener Kraft zurücklegt, werden nicht gewertet.
Kein Fahrzeug darf über die Ziellinie geschoben werden. Sollte ein Fahrzeug über die Ziellinie geschoben werden, erfolgt eine Runde Abzug.

24 Gesamtreihung des Rennens

- 24.1 Die Fahrer des Finales belegen in der Wertung die Ränge 1 bis 10.
- 24.2 Die nicht aufgestiegenen Fahrer der Semifinale belegen die Ränge 11 bis 24.
- 24.3 Die nicht aufgestiegenen Fahrer der 1/4- Finalläufe belegen die Ränge 25 bis 38.
- 24.4 Die nicht aufgestiegenen Fahrer der 1/8- Finalläufe belegen die Ränge 39 bis 52.
- 24.5 Ab Rang 53 wird die Vorlaufreihung herangezogen.
- 24.6 Jene Fahrer, welche in keine Finallaufgruppe eingeteilt wurden (weniger als 6 Fahrer für eine Gruppe), belegen die Ränge nach dem letzten ausgefahrenen Finale entsprechend der Vorlaufreihung.
- 24.7 Wenn in einem Finallauf zwei oder mehr Fahrer gleiche Rundenzahl und gleiche Zeit erzielt haben, so ist jener Fahrer in der Gesamtreihung besser platziert, der die höhere Startnummer gehabt hat. Dieser Fahrer hatte am Start einen längeren Weg. Wurden von Fahrern mit gleicher Startnummer im A- und B- Lauf die gleiche Rundenzahl und gleiche Zeit erzielt, ist der Fahrer aus dem A- Lauf besser platziert, da er das bessere Vorlaufergebnis hatte.
- 24.8 "ex aequo" Regelung:
Sollten die beiden Läufe A und B eines 1/8-, 1/4- oder Semifinales nicht unter gleichen Witterungsbedingungen (Regen etc.) ausgetragen werden, so gilt folgende Regelung:
1/8- Finale: Die beiden 4. Platzierten der Läufe A und B belegen Punktgleich den 39. Rang, die beiden 5. Platzierten belegen Punktgleich den 41. Rang, usw. bis Rang 51.
1/4- Finale: Die beiden 4. Platzierten der Läufe A und B belegen Punktgleich den 25. Rang, und die beiden 5. Platzierten belegen Punktgleich den 27. Rang, usw. bis Rang 37.
Semifinale: Die beiden 4. Platzierten der Läufe A und B belegen Punktgleich den 11. Rang, die beiden 5. Platzierten belegen Punktgleich den 13. Rang, usw. bis Rang 23.
- 24.9 Können bei einem Rennen nicht alle Läufe ausgefahren werden, tritt die Regelung entsprechend dem Punkt 26 "Renn- Abbruch" in Kraft.

25 Vorgangsweise bei Regen

- 25.1 Wertung der Vorläufe: Unmittelbar nach jedem Vorlauf muß der Rennleiter entscheiden, ob es sich um einen "Trocken-" oder "Naß-" Lauf handelt. Dies muß sowohl auf der großen Anschlagtafel, als auch in den Ergebnis- Blättern vermerkt werden. Als Richtwert dafür, daß ein Lauf als "naß" gewertet wird gilt: Werden Rundenzeiten durch Regen bedingt um ca. 20% länger, so ist der Lauf als "naß" zu bezeichnen.
- 25.2 Wenn alle Vorlaufgruppen mindestens einen Trockenlauf absolvieren konnten, werden alle Vorläufe zur Wertung herangezogen.
- 25.3 Konnten nicht alle Vorlaufgruppen einen Trockenlauf absolvieren, dann werden nur die Naßläufe zur Wertung herangezogen.
- 25.4 Wenn es Wetter und Zeit erlauben, so kann der Rennleiter jenen Gruppen, die überhaupt keinen Trockenlauf oder weniger Trockenläufe als die meisten anderen Gruppen fahren konnten, die Möglichkeit zum Absolvieren eines Trockenlaufes bieten, wenn die Bahn nach den Vorläufen aufgetrocknet ist. Jene Gruppen, die nachträglich einen Trockenlauf, der dann zur Wertung zählt, fahren konnten, wird ihr 1. Vorlauf (= Naßlauf) gestrichen. Haben solcherart alle Gruppen einen Trockenlauf fahren können, so werden alle Vorläufe gewertet.
- 25.5 Bei Finalläufen mit unterschiedlichen Witterungsbedingungen im A- und B- Lauf tritt die „ex-aequo“ Regelung gemäß punkt 24.8 in Kraft.

26 Renn- Abbruch

- 26.1 Über den Abbruch eines Rennens am Renntag, z.B. wegen Regen, hat die Jury zu entscheiden.
- 26.2 Muß das Rennen während der Vorläufe abgebrochen werden, so wird das Rennen nicht gewertet.
- 26.3 Wird ein Rennen nach Beendigung aller Vorläufe abgebrochen, wird die Vorlaufreihung zur Wertung herangezogen.
- 26.4 Wird das Rennen während der Zwischenläufe abgebrochen, so werden nur jene Zwischenlauf - Durchgänge zur Wertung herangezogen, bei denen sowohl B- als auch A- Lauf absolviert worden sind. Die restlichen Fahrer (es handelt sich dabei um die vordersten Ränge) werden entsprechend ihrer Platzierung nach den Vorläufen gereiht (also der schnellste Fahrer nach den Vorläufen ist dann der Gesamtsieger).
- 26.5 Erfolgt ein Rennabbruch vor Erreichen der ersten 10 Minuten eines Finallaufes, wird dieser Lauf nicht gewertet. (Siehe auch Punkt 22-Rennunterbrechung)

- 26.6 Erfolgt ein Rennabbruch erst nach 10 Minuten Fahrzeit in einem Finallauf, wird dieser Lauf gewertet. Bei Zwischenläufen muß dann die "ex aequo"- Regelung herangezogen werden, sofern ein B- und A- Lauf gefahren wurden. Im Finale ist das Abbruchergebnis gleich dem Rennergebnis.

27 Gesamtwertung der Meisterschaft

- 27.1 Die Anzahl der STM Läufe in den einzelnen Klassen werden im Sektionsmeeting vereinbart, ebenso die Regelung über ein Streichresultat.
- 27.2 Für jeden Lauf werden Punkte nach folgendem Schema vergeben:
ÖFMAV – Punkteverteilung für STM:

1 : 300	11 : 99	21 : 34	31 : 20	41 : 10
2 : 267	12 : 88	22 : 32	32 : 19	42 : 9
3 : 239	13 : 78	23 : 30	33 : 18	43 : 8
4 : 214	14 : 69	24 : 28	34 : 17	44 : 7
5 : 192	15 : 61	25 : 26	35 : 16	45 : 6
6 : 172	16 : 54	26 : 25	36 : 15	46 : 5
7 : 154	17 : 48	27 : 24	37 : 14	47 : 4
8 : 138	18 : 43	28 : 23	38 : 13	48 : 3
9 : 124	19 : 39	29 : 22	39 : 12	49 : 2
10 : 111	20 : 36	30 : 21	40 : 11	50 : 1

ab Platz 51 erhält jeder Teilnehmer einen Punkt.(Siehe auch Pkt.:24.1 – 24.10)

- 27.4 Bei Punktegleichheit in der Gesamtwertung der Staatsmeisterschaft ist jener Fahrer vor zu reihen, der das bessere Einzelergebnis vorzuweisen hat. Führt auch dies noch zu keiner Entscheidung, so ist das zweitbeste, drittbeste usw. Einzelergebnis (sofern vorhanden, auch Streichresultat!) für die Ermittlung der Platzierung heranzuziehen.

28 Siegerehrung

- 28.1 Der Veranstalter eines Meisterschaftslauf stellt pro Klasse 3 Pokale zur Verfügung.
- 28.2 Für die Meisterschaftsgesamtwertung stellt der ÖFMAV pro Klasse 10 Pokale sowie Pokale für die besten Jugendlichen je Klasse zur Verfügung. In der Klasse 1:10 Scale Sport werden erhalten die besten 5 Fahrer einen Pokal und der beste Jugendliche.
- 28.3 Es gibt auch noch in beiden Klassen eine Klub- Wertung aus allen teilnehmenden Fahrern. Für diese Wertung werden die Pokale ebenfalls vom ÖFMAV zur Verfügung gestellt.
- 28.4 Die Pokale müssen beschriftet sein, mit der Platzierung, der Veranstaltung und dem Austragungs - Datum.

29 Sanktionen

- 29.1 Für Verstöße gegen das Reglement oder die sportliche Fairneß sind vom Rennleiter oder Schiedsrichter gegen einen Fahrer folgende Strafen auszusprechen: Stop & Go-Strafe oder Short Stop & Go Strafen, Zeitstrafen; Verwarnungen; Rundenstrafen; Disqualifikation für einen Lauf und Disqualifikation für das gesamte Rennen. Nach zwei offiziellen Verwarnungen erfolgt die sofortige Disqualifikation für diesen Lauf, nach 3 offiziellen Verwarnungen Disqualifikation für das gesamte Rennen. Disqualifikation für diesen Lauf bedeutet null Runden. Das bedeutet bei einem Vorlauf keine Wertung; bei einen Finallauf Reihung an die letzte Stelle des Laufes. Im Einzelnen sind die folgenden Strafen zu verhängen.
- 29.2 Reglement- Verstöße, die unmittelbar vor oder während eines Laufes begangen werden, und die vom Rennleiter oder vom Schiedsrichter 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).
- 29.3 Läßt ein Mechaniker beim Start bei "3 Sekunden" das Fahrzeug nicht los und tritt er nicht aus der Fahrbahn zurück: 1 Runde Abzug.
- 29.4 Frühstart eines Fahrers: Stop & Go Strafe maximal 10 Sekunden. In dieser Zeit darf weder das Fahrzeug weder getankt noch repariert werden. Die Strafe muß sofort nach Ankündigung angetreten werden. Die Länge der Strafzeit ist abhängig von der Streckenlänge und wird bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben. Falls eine Stop&Go-Strafe nicht ausgeführt werden kann, wird eine Zeitstrafe von 10 Sekunden gegeben.
- 29.5 Bei vorsätzlichem Kurvenschneiden (Abkürzungen): Aussprechen einer Verwarnung. Im Wiederholungsfall: 1 Runde Abzug.
- 29.6 Läuft der Mechaniker während eines Laufes auf die Strecke hinaus: 1 Runde Abzug.
- 29.7 Wird ein repariertes Fahrzeug nicht von der Boxenstraße aus wieder ins Rennen gebracht: 1 Runde Abzug.
- 29.8 Wird ein liegengebliebenes Auto nachgestartet, d.h. verläßt es die Boxenstraße erst, nachdem bereits das erste Auto nach dem Ende der regulären Laufzeit die Ziellinie passiert hat und abgewunken wurde: 1 Runde Abzug.
- 29.9 Wird ein Auto über die Ziellinie geschoben (fährt nicht aus eigener Kraft): 1 Runde Abzug.
- 29.10 Fahren gegen die Fahrtrichtung: Disqualifikation für diesen Lauf.
- 29.11 Wird ein Fahrzeug auf der Strecke repariert (kleinere Handgriffe durch Streckenposten ausgenommen): 2 Runden Abzug.
- 29.12 Wird ein Auto in der Boxenstraße nicht hinter der Barriere aufgetankt oder wird es auf der Strecke aufgetankt: 2 Runden Abzug.
- 29.13 Behindert ein Fahrer durch offensichtlich unfaire Fahrweise seine Konkurrenten: Aussprechen einer Verwarnung. Ändert er auch nach der Verwarnung seinen Fahrstil nicht deutlich erkennbar: Schwarze Flagge und Disqualifikation für diesen Lauf.
- 29.14 Wird ein repariertes oder aufgetanktes Fahrzeug wieder ins Rennen gebracht und der Vorrang eines auf der Strecke fahrenden Fahrzeuges mißachtet, wodurch ein Fahrzeug beschädigt wird: Schwarze Flagge und Disqualifikation für diesen Lauf.
- 29.15 Hat ein Fahrer aus eigener Schuld falsche oder unleserliche Startnummern angebracht oder den falschen Transponder montiert: Disqualifikation für diesen Lauf.
- 29.16 Tauscht ein Fahrer während des Rennens ohne Zustimmung des Rennleiters seine Karosserie gegen eine in Form und Farbgebung andere Karosserie: Disqualifikation für diesen Lauf.
- 29.17 Tauscht ein Fahrer während des Rennens sein Fahrzeug: Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.18 Entspricht ein Fahrzeug bei einer vom Rennleiter im Verlauf des Rennens angeordneten Kontrolle oder bei der Kontrolle nach dem Finale nicht den technischen Spezifikationen laut Reglement: Im Falle eines Vorlaufes: Disqualifikation für diesen Lauf, im Falle eines Finallaufes: Reihung an die letzte Stelle siehe Pkt.11.11.
- 29.19 Wurde während eines Laufes eine Kontrolle angekündigt und entfernt sich ein Mechaniker nach dem Ende dieses Laufes mit dem Fahrzeug von der Bahn, bevor die Kontrolle

-
- durchgeführt worden ist: Im Falle eines Vorlaufes: Disqualifikation für diesen Lauf, im Falle eines Finallaufes: Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.20 Werden bei einer Rennunterbrechung nach Punkt 22.6 Fahrzeuge von der Bahn entfernt oder am Fahrzeug Reparaturen durchgeführt: Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.21 Hält sich ein Fahrer oder dessen Mechaniker während eines Laufes, in dem er nicht startberechtigt ist auf dem Fahrerstand auf, oder kommt der Mechaniker eines gerade fahrenden Fahrers auf den Fahrerturm: Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.22 Mißachten der schwarzen Flagge für die Dauer von 2 Runden: Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.23 Wechselt ein Fahrer seine Frequenz, ohne 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.
- 29.24 Sollte ein Fahrer, oder sein Vertreter seine Funktion als Streckenposten nicht ausüben oder hat er zum Zeitpunkt des Startes des Laufes seine Position noch nicht eingenommen, so wird im vom Rennleiter der beste seiner Vorläufe gestrichen, (gesamter Lauf = alle 10 min) wenn der Vorfall bei den Vorläufen passierte. Geschah der Vorfall bei einem Zwischenlauf, so werden ihm von seinem Zwischenlauf 2 Runden abgezogen.
- 29.25 Verläßt ein Fahrer die Veranstaltung, ohne sich beim Rennleiter abgemeldet zu haben, so daß er bei den von ihm noch zu fahrenden Läufen als Streckenposten fehlt: Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.26 Bei Tötlichkeiten eines Fahrers oder dessen Mechanikers gegen einen anderen Fahrer, dessen Mechaniker oder Rennoffizielle: Disqualifikation für das gesamte Rennen. Dem Veranstalter bleibt ein Platzverweis und weitere Schritte vorbehalten.
- 29.27 Unsportliches oder den Modellauto Sport herabwürdigendes Verhalten kann vom ÖFMAV geahndet werden.
- 29.28 Fahrer die am Sonntag vor dem zweiten Vorlauf ein Fahrzeug auf der Rennstrecke bewegen und am Samstag beim ersten Vorlauf teilgenommen haben werden von der Veranstaltung disqualifiziert.
- 29.29 Nach ermessen des Rennleiters können „Short Stop & Go“ Strafen verhängt werden, falls ihm die Strafe „1Runde Abzug“ zu hart erscheint oder der Regelverstoßes nicht eindeutig zuweisbar ist.

30 Technische Spezifikationen 1:8

- 30.1 Motor: Der Motor darf einen maximalen Hubraum von 3,50 ccm aufweisen. Vergaser Einlaßbohrung maximal 9,00mm. Eine homologierter Ansauggeräuschdämpfer (INS-BOX) muß verwendet werden.
- 30.2 Tank: Tankinhalt inklusive Treibstoff- Schlauch und Filter bis zum Vergaseranschluß maximal 125,0 ccm (Toleranz 1%, gerundet = +2,0ccm). Es dürfen keine losen Teile im Tank vorhanden sein.
- 30.3 Fahrzeugabmessungen:
Radstand, Radmitte Vorderrad bis Radmitte Hinterrad: 270-330 mm.
Maximale Breite: 267 mm
- 30.4 Reifen: Reifenbreite hinten maximal 64 mm.
Die Reifen müssen schwarz sein, seitliche Beschriftungen sind erlaubt.
- 30.5 Felgen: Durchmesser maximal 54 mm. An der Felgeninnenseite darf ein Versteifungsring, max. 2 mm breit und 3 mm hoch (max. 60 mm Durchmesser) angebracht sein.
Alle Befestigungsteile des Rades dürfen den äußeren Felgenrand nicht überragen.
- 30.6 Das Fahrzeug muß mit einer Bremse und mit einer Kupplung ausgestattet sein, so daß das Fahrzeug bei laufendem Motor angehalten werden kann.
- 30.7 Auspufftopf / Resonanzrohr: Der Lärmpegel darf bei folgendem Meßverfahren 83 dBA nicht überschreiten. Das Fahrzeug befindet sich auf dem Boden, gemessen wird in 10 m Abstand vom Fahrzeug, 1 m über dem Boden. Der Lärmpegel kann bei jeder Geschwindigkeit und unter jeder Rennbedingung auf der Piste gemessen werden. Es dürfen nur EFRA homologierte 3-Kammer-Auspufftöpfe verwendet werden.
Der Wert von 83dBA gilt ab 1.1.2001
Die Richtung des Auslaßrohres darf nur waagrecht oder schräg nach unten gerichtet sein.
- 30.8 Rammschutz: Die Front des Fahrzeuges muß mit einem Rammschutz (Mindestbreite 200 mm) ausgestattet sein, um Verletzungen zu verhindern, falls ein Teilnehmer oder Zuschauer vom Fahrzeug getroffen wird.
Der Rammschutz muß aus flexiblen Material bestehen. Alle Ecken und Enden müssen abgerundet sein. Die Karosserie muß den vorderen Rammschutz überdecken.
- 30.9 Falls ein Heck- Rammschutz vorhanden ist, muß dieser innerhalb 50 mm hinter der Hinterachse enden.
- 30.10 Karosserien: Alle Karosserien müssen EFRA homologiert sein. Die entsprechende Nummer muß in der Karosserie eingepreßt sein und darf nicht weggeschnitten werden
Alle Karosserien aus der Prototypenserie, Sportcar-u.Canam-Serie, Gruppe C, sowie GT-P und GT-B Karosserien sind erlaubt (alle lt. Aktueller Liste EFRA). Als max. Höhe gilt bei allen Karosserien 160mm (gemessen ab Unterseite Bodenplatte).
Die Außenkante der Räder müssen in der Achsmittle von oben gesehen von der Karosserie abgedeckt sein. Die Karosseriebearbeitung nach der Hinterachse ist freigestellt.
Ein zusätzlicher Heckflügel darf angebracht werden. Ein Frontflügel ist nur erlaubt, wenn das Original auch einen hat.
Fahrerfiguren müssen sich farblich abheben.
- 30.11 Radausschnitte in der Karosserie müssen wie im Original ausgeschnitten werden.
- 30.12 Ausschnitte: Windschutzscheiben dürfen nicht ausgeschnitten oder ausgebohrt werden und müssen transparent sein. Seiten- und Heckscheiben dürfen ausgeschnitten, aber nicht ausgestellt werden. Alle Teile des Fahrzeuges müssen von der Karosserie überdeckt sein. Falls folgende Teile aus der Karosserie hinausragen, dürfen sie maximal +10 mm umlaufend ausgeschnitten werden: Kühlkopf, Luftfilter, Tankdeckel, Auspuffrohr, Überrollbügel. Zusätzlich sind folgende Ausschnitte (max. Durchmesser) erlaubt: für Antenne (10 mm), Tankdeckel (50 mm oder rechteckig 60x40), Schalter für den Empfänger Akku (10 mm), Glühkerzenstecker (20 mm), Düsenadel (15 mm). Die Öffnung für Überrollbügel darf nicht mit der Tanköffnung zusammenfallen.
- 30.13 Spoiler und Flügel: Angeformte oder separate Abtriebshilfen dürfen maximal bis 45 Grad angestellt werden (Lineal angelegt). Die maximale Länge des Spoilers oder Heckflügels ist 77 mm (mit angelegtem Lineal schräg gemessen). Maximale Breite: 267 mm. Maximale Höhe: 160mm, Maximaler Abstand hinter Hinterachse: 153 mm. Mehrflächige Heckflügel sowie Frontflügel benötigen EFRA- Homologation und dürfen nur mit der dazugehörigen Karosserie verwendet werden.

-
- 30.14 Treibstoff: Im Treibstoff dürfen nur Methanol, Öl und maximal 25% Nitromethan enthalten sein. Die Kontrolle erfolgt mit „Nitromax 25“ Prüfgläsern.
- 30.15 Verboten sind elektronische Fahrhilfen mit Rückmeldesystem im Fahrzeug sowie aktiv sendende Telemetrie-Einrichtungen.
- 30.16 Mindestgewicht:
- 30.17 4 WD Fahrzeuge ohne Transponder: 2500 gr. / mit Personal-Transponder: 2510 gr.
2 WD Fahrzeuge ohne Transponder: 2400 gr. / mit Personal-Transponder: 2410 gr.
Das Mindestgewicht gilt ohne Treibstoff und muß zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.
- 30.18 Überrollbügel: Der Überrollbügel darf maximal 30 mm über die Motorkühlrippen herausragen.
- 30.19 Regenreifen: Bei der Verwendung von Regenreifen mit Verstärkungsring (Reifenschoner) an der Flanke, darf die Fahrzeugbreite nicht überschritten werden.

31 Technische Spezifikationen 1:10

- 31.1 Motor: Es sind nur handelsübliche luftgekühlte Serien Motoren erlaubt. Mit 4 Kanälen (inklusive Auspuffkanal). Die äußere obere Kolbenkante muß der höchste Punkt des Kolbens sein. Der Kolben darf keine Bohrungen und die Laufbuchse darf keine zusätzlichen Öffnungen oder Auskehlungen für Überströmkanäle haben.
Verboten sind: Heckeinlaß Motoren, Drehschieber Motoren, Motoren mit Kompressor - Lufteinlaß, Motoren mit Turbo Glühkerzen.
Ein homologierter Ansauggeräuschdämpfer (INS-BOX) muß verwendet werden.
- 31.2 Motorabmessungen: Maximaler Hubraum 2,50 ccm (illegal $\geq 2,51$ ccm); Kolbenhub mindestens 14,00mm (illegal $\leq 13,99$ mm); Höhe des Auspuffschlitzes vom Kolbenboden am unteren Totpunkt gemessen maximal 4,50mm (illegal $\geq 4,51$ mm); die Kurbelwellen Innenbohrung muß zylindrisch und gerade über die ganze Länge sein, Bohrung am Ausgang gemessen maximal 7,00 mm (illegal $\geq 7,01$ mm); Vergaser Einlaßbohrung maximal 6,00 mm (illegal $\geq 6,01$ mm). Der Begriff „Toleranz“ ist nun in diesem Zusammenhang nicht mehr in Gebrauch.
- 31.3 Tank: Tankinhalt inklusive Treibstoffschlauch und Filter bis zum Vergaseranschluß maximal 75,00ccm (+1% Toleranz, gerundet = +1,0ccm).
- 31.4 Auspufftopf / Resonanzrohr: Der Lärmpegel darf bei folgendem Meßverfahren 80 dBA nicht überschreiten. Das Fahrzeug befindet sich auf dem Boden, gemessen wird in 10 m Abstand vom Fahrzeug, 1 m über dem Boden. Der Lärmpegel kann bei jeder Geschwindigkeit und unter jeder Rennbedingung auf der Piste gemessen werden. Es dürfen nur homologierte Zweikammer- Auspuffrohre verwendet werden. Die Richtung des Auspuff Auslaßrohres darf nur waagrecht oder schräg nach unten gerichtet sein.
Durchmesser der Auslaßöffnung inklusive Herstellertoleranzen: maximal 5,20mm (illegal $\geq 5,21$ mm).
Gesamtlänge des Auslaßrohres: minimal 15 mm.
- 31.5 Fahrzeug Abmessungen:
Radstand, Radmitte Vorderrad bis Radmitte Hinterrad: 260 - 280 mm.
Breite: maximal 250mm.
Gesamtlänge: maximal 490 mm.
Höhe in eingefedertem Zustand: Minimum 120 mm, maximal 180 mm
- 31.5 Mindestgewicht: Ohne Transponder: 1900.00 / Mit Transponder: 1910gr.
Das Mindestgewicht gilt ohne Treibstoff und muß zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.
- 31.7 Treibstoff: Im Treibstoff dürfen nur Methanol, Öl und maximal 16% Nitromethan enthalten sein. Die Kontrolle erfolgt mit „Nitromax 16“ Prüfgläsern.
- 31.8 Reifen: Die Reifen müssen schwarz sein, seitliche Beschriftungen sind erlaubt.
Durchmesser: vorne maximal 75 mm, hinten maximal 80 mm.
Reifenbreite: vorne maximal 30 mm, hinten maximal 51 mm.
Es sind keine Reifenhaftmittel und Reiniger erlaubt.
- 31.9 Felgen: Durchmesser maximal 51 mm. An der Felgeninnenseite darf ein Versteifungsring, max. 2 mm breit und 3 mm hoch (max. 57 mm Durchmesser) angebracht sein.
Die Felge darf über die Außenseite des Reifen nicht hinausragen. Alle Befestigungsteile des Rades dürfen den äußeren Felgenrand nicht überragen.
- 31.10 Karosserien: Es sind nur 1:10 Reproduktionen von viersitzigen Tourenwagen Karosserien erlaubt. Die Karosserien müssen ab 1.1.2003 EFRA homologiert sein. Alle Teile des Fahrzeuges müssen von der Karosserie überdeckt sein.
Die vorderen Seitenfenster sowie die Heckscheibe dürfen teilweise oder ganz entfernt aber nicht ausgestellt werden. Alle Scheiben müssen transparent sein.
In der Windschutzscheibe darf für Kühlzwecke eine Öffnung sein, welche in keiner Richtung gemessen 50 mm überschreitet. Weitere erlaubte Ausschnitte (maximaler Durchmesser): Antenne (10 mm); Auspuff Auslaßrohr; Glühkerzenstecker (20 mm); Tanköffnung (30 mm); Düsenadel- Öffnung (10 mm). Das seitliche Profil der Karosserie hinter den Hinterrädern darf nicht höher als 45 mm vom Boden abgeschnitten werden, gemessen mit einem Distanzstück von 10 mm unter der Bodenplatte. Das seitliche Profil der Rücklichter muß dabei erhalten bleiben. Die Karosserien müssen ordentlich lackiert, Hecklichter, Bremslichter sowie Blinker vorne und hinten müssen korrekt lackiert, gestrichen oder geklebt werden.

Es dürfen keine Teile aus der Karosserie herausragen, ausgenommen die Antenne, ein Kabelbinder zur Betätigung des Tankverschlusses sowie die Befestigung für Karosserie und Transponder. Es dürfen an der Karosserie keine Teile (außer Heckflügel) angebracht oder ausgestellt werden.

- 31.11 Heckflügel: Ein Heckflügel ist erlaubt, wenn auch das Original einen hat, muß an der Stelle wie beim Original montiert werden und darf nicht über die Dachhöhe der Karosserie hinausragen. Zur Überprüfung, ob der Heckflügel oder das seitliche Windleitblech nicht höher als das Fahrzeugdach ist, muß mit einer Wasserwaage geprüft werden. Hierbei wird die Bodenplatte mit 10 mm Distanz auf eine waagerechte Unterlage gesetzt. Heckflügelbreite maximal 230 mm. Heckflügellänge maximal 55 mm, eine durchsichtige Verlängerung um 20 mm ist erlaubt. Seitliche Windleitbleche müssen dem Original entsprechen, maximale Größe: 55 x 25 mm.
- 31.12 Rammschutz: Die Front des Fahrzeuges muß mit einem Rammschutz ausgestattet sein, um Verletzungen zu verhindern, falls ein Teilnehmer oder Zuschauer vom Fahrzeug getroffen wird. Der Rammschutz muß aus flexiblen Material bestehen. Alle Ecken und Enden müssen abgerundet sein. Der Rammschutz darf an keiner Stelle aus der Karosserie hervorragen.
- 31.13 Allgemeines: Erlaubt sind: nur 2 Rad Heckantrieb, nur mechanische Bremse auf die Hinterräder, maximal 2 Gang Automatikgetriebe. Das Fahrzeug muß mit einer Bremse und mit einer Kupplung ausgestattet sein, so daß das Fahrzeug bei laufendem Motor angehalten werden kann. Verboten sind alle elektronischen Fahrhilfen und Telemetrie-Einrichtungen.

32 Technische Spezifikation VG 1:10 Scale 200 mm

Grundsatz:

Zugelassen sind Modell – Rennfahrzeuge im Maßstab 1:10, die den Vorbildern entsprechen und unter die allgemeinen Bezeichnung „Tourenwagen“ fallen. Nicht zulässig sind GT- und Sportwagenkarosserien, sowie Lola und Prototypen. Bei nicht eindeutig zuordenbarer Karosserietype, ist vom Fahrer der Nachweis einer Regelkonformität zu erbringen. Eine EFRA Zulassung ist nicht notwendig.

32.1 Karosserie:

Die Modell – Karosserie soll weitgehend dem Vorbild entsprechen (Scale Klasse).

Es dürfen keine Teile des Fahrzeuges aus der Karosserie herausragen, ausgenommen das Auslaßrohr des Auspuffs, die Antenne, der Kühlkopf und Luftfilter.

Beim Beschneiden der Karosserie müssen die eingepprägten Linien beachtet werden, ansonsten gilt das Original als Richtlinie, wobei die hintere untere Kante der Karosserie nichtmehr als 50mm vom Boden ausgeschnitten sein darf (Messung: die Bodenplatte liegt auf einer 10mm Platte auf)

Die vorderen Seitenscheiben und die Heckscheibe können teilweise oder vollständig ausgeschnitten werden, dürfen aber nicht ausgestellt werden. Die übrigen Scheibenflächen müssen transparent und unbeschnitten bleiben.

Die Windschutzscheibe darf 1 Öffnung zur Kühlung des Motors besitzen, die in keiner Richtung größer als 50 mm sein darf. Falls diese auch zur Betankung verwendet werden kann, ist keine weitere Tanköffnung vorzusehen. In der Windschutzscheibe darf nur zusätzlich die Antennendurchführung (10mm) vorgenommen werden. Somit sind in Summe max. zwei Ausschnitte in der Windschutzscheibe erlaubt.

Die Karosserie darf weitere Ausschnitte besitzen. Im Einzelnen wie folgt:

für die Antennendurchführung	max. 10,00 mm Durchmesser
für den Kühlkopf des Motors, so er herausragt:	max. + 10,00 mm umlaufend
für die Düsenadel des Vergasers:	max. 10,00 mm Durchmesser
für den Kerzenstecker, bei innenliegendem Kühlkopf:	max. 20,00 mm Durchmesser
zur Betankung:	max. 50,00 mm Durchmesser
für den Auslaß des Auspuffs:	angemessener Durchmesser
für den Luftfilter, so er aus der Karosserie herausragt:	max. + 10,00 mm umlaufend

32.2 Spoiler (oder auch Flügel)

Integrierte oder angeformte aerodynamische Flächen der Karosserie gelten nicht als „Spoiler“ (Flügel) im Sinne dieses Reglements. Spoiler (Flügel) sind somit hier definiert als separat angebrachte aerodynamische Hilfsmittel zur Verbesserung des Abtriebs (i.d.R. aufgesetzte Spoiler im oberen Heckbereich des Fahrzeuges). Heckspoiler müssen lackiert werden, starr mit der Karosserie verbunden sein und dürfen die maximalen Abmessungen des Fahrzeuges nicht überschreiten. Die Überprüfung, ob der Heckflügel oder das seitliche Windleitblech nicht höher als das Fahrzeugdach ist, muß mit einer Wasserwaage erfolgen. Hierbei wird die Bodenplatte auf eine waagerechte Unterlage gesetzt. Der Flügel darf max 10mm über das Heck des Fahrzeuges hinausragen.

Ein durchsichtiger Gurney Strip, mit einer max. 5mm langen Abkantung, darf zusätzlich auf dem Heckflügel montiert sein. Die höchste Stelle des Gurney Strip darf aber nicht höher als die Dachoberkante sein. Die gesamte Tiefe des Flügels samt Gurney Strip darf max 50mm betragen (Hinweis: Flügel muß durch ein Loch mit 50mm Durchmesser passen)

Aerodynamische Hilfsmittel unter dem Chassis oder der Karosserie sind nicht erlaubt.

Maximale Abmessungen und Anstellwinkel:

Breite:	max. 200 mm
Tiefe :	max. 50 mm, inkl. Gurney Strip
Anstellwinkel (gem. üb. alle Kanten)	max. 45°
seitliche Windleitflächen	max. 25 x 50 mm (im gedachten Rechteck)
Überstand zur Karosseriekante	max. 10 mm

32.3 Generelle Abmessungen Chassis / Karosserie:

Alle nachstehend aufgeführten Maße gelten mit 10 mm Distanz unter der Chassisplatte.

Chassis:

Radstand (Achsabstand Mitte Achsen):	min. 230,00 mm	max. 270,00 mm
Breite über Alles:	min. 170,00 mm	max. 200,00 mm

Karosserie:

Breite über Alles:	min. 175,00 mm	max. 205,00 mm
Länge über Alles:	min. 360,00 mm	max. 460,00 mm
Höhe (höchste Stelle des Daches):	min. 120,00 mm	max. 175,00 mm

Felgen:

Felgenbreite hinten:		max. 30,00 mm
Felgenbreite vorne:		max. 26,00 mm
Felgendurchmesser (ohne Felgenhorn)	min. 46,00 mm	max. 50,00 mm

32.4 Felgen u. Reifen:

Die Wahl des Reifenmaterials ist freigestellt.

Bis auf die Aufschrift müssen Reifen schwarz sein.

Schnellverschlüsse bzw. automatische Reifenwechselsysteme sind nicht erlaubt.

Die Felgenbreite darf einer herstellerbezogenen Toleranz von +1,0mm unterliegen.

32.5 Haftmittel:

Jegliche Substanzen, die sich mit dem Reifenmaterial verbinden, auf der Oberfläche haften oder anderweitig zur Veränderung der Eigenschaften handelsüblichen Reifenmaterials führen sind nicht erlaubt. Zuwiderhandlungen führen zum Ausschluß vom Wettbewerb.

32.6 Mindestgewicht:

Das Mindestgewicht beträgt ohne Transponder **1.700 gr.** / mit Transponder **1.715 g**

Das Mindestgewicht des rennfertigen Fahrzeuges mit Karosserie, jedoch mit leerem Tank muß zu jeder Zeit des Rennens ohne Toleranz vorhanden sein.

32.7 Tank:

Der Tankinhalt einschließlich Tankstutzen und Ansaugschlauch beträgt max. 75ccm (+1% Toleranz, gerundet= +1,0ccm). Lose Teile im Tank sind nicht erlaubt.

32.8 Antriebsart:

Die Wahl der Antriebsart, 2 WD oder 4 WD, ist freigestellt

Automatische Schaltgetriebe mit max. 2 Gängen sind zulässig.

32.9 Motor:

Zulässig sind luftgekühlte Zweitakt – Einzylinder – Hubkolbenmotoren mit max. **2,11** ccm Hubraum.

Heckschieber – Motoren sind nicht zugelassen. Die Laufbüchse darf nur über 3 Überströmkanäle und 1 Auslaßkanal verfügen. Es dürfen keine zusätzlichen Löcher in der Laufbuchse und keine Löcher im Kolbenhemd vorhanden sein. Vorrichtungen zur Veränderung der Steuerzeiten oder Vorrichtungen zur Turbo-/ Kompressoraufladung im Ansaugtrakt sind nicht erlaubt.

Es sind Standart - und „Turbo“ - Kurbelwellen zulässig sofern die Hohlbohrung der Kurbelwelle einen max. Durchmesser von 7mm nicht überschreitet. Die Turboschaufel darf nicht in die Bohrung hineinragen.

Es sind Gerade Kerzen und Konische Kerzen inkl. dem dazugehörigen Brennraum erlaubt.

32.10 Vergaser

Die Bauart des Vergasers (Dreh - / Schiebevergaser) ist freigestellt.

Der lichte Querschnitt (freier Durchlaß) darf höchstens 5,50 mm betragen.

32.11 Schalldämpfer

Der Motor muß über einen Abgas - Schalldämpfer mit mindestens 2 Kammern verfügen. Falls das verwendete Abgassystem EFRA homologiert ist, muß kein Ansaug – Schalldämpfer (EFRA legale „INS – Box“) verwendet werden. Als max. Lärmpegel gilt in jedem Fall 82dB(A)

Das Auslaßröhrchen des Abgas – Schalldämpfers muß mindestens 10 mm herausragen und darf einen max. Innendurchmesser von 5,20 mm haben.

Der Abgas – Schalldämpferauslaß muß waagrecht oder leicht nach unten zur Fahrbahn hin geneigt sein.

32.12 Treibstoff

Der Kraftstoff darf nur aus einem Gemisch von Methanol, Öl und 16% Nitromethan bestehen. Der Nitromethananteil wird mit einem „Nitromax 16“ Prüfgerät geprüft.

Andere Substanzen sind nicht erlaubt. Die Verwendung von nicht erlaubten Substanzen führt zum Ausschluß vom Wettbewerb.

32.13 Rammschutz:

Jedes Fahrzeug muß über einen wirksamen vorderen Rammschutz verfügen. Das hierzu verwendete Material muß flexibel sein und stoßabsorbierend wirken.

Es darf nicht scharfkantig sein und nicht über die Karosserie hinausragen und muß der Karosseriekontur angepasst sein.

32.13 Bremse:

Jedes Fahrzeug muß über eine wirksame Bremse verfügen, die in der Lage ist, das Fahrzeug bis zum Stillstand abzubremsen und bei laufendem Motor stationär festzuhalten.

Die Bremsvorrichtung muß entweder auf die Hinterachse oder auf die zentrale Antriebswelle einwirken.

Separate Vorrichtungen zum Abbremsen der Vorderräder sind nicht zugelassen.

32.14 Elektronische Hilfsmittel:

Jegliche Art von Telemetrie mit aktiver Datenübertragung aus dem Fahrzeug und im Fahrzeug ist verboten.

Eine elektronische Traktionskontrolle (Anfahrhilfe) und eine Bremskontrolle (ABS) ist ebenfalls nicht erlaubt.

Eine passive Datenaufzeichnung im Fahrzeug ist nicht erlaubt.



Geschäftsordnung

für Sektion Verbrenner Flachbahn lt. ÖFMAV - Satzung 14.3

Mitglieder

Die Sektion besteht nur aus ordentlichen Mitgliedern.

Mitglieder sind alle die, die einem Mitgliedsverein des ÖFMAV, welcher der Sektion VF 1/8 und 1/10 zugeordnet wird, angehören. (Anlehnung an den Beschluss 1997 wegen Anerkennung als Sportart)

Einberufung des Sektionsmeetings im Zuge der ÖFMAV Generalversammlung.

Anträge an das Sektionsmeeting sind auf den ÖFMAV - Formblättern, **mindestens 4 Wochen** vor dem Meeting an den Sektionsschriftführer zu senden. Jeder Antrag muß durch einen zweiten Verein unterstützt werden um behandelt zu werden.

Anträge für Rennen müssen auf einem Briefpapier mit Vereinsadresse ebenfalls **mindestens 4 Wochen** vor dem Sektionsmeeting eingereicht werden.

Stichtag ist der Samstag **4 Wochen** vor dem Sektionsmeeting.

Sollten Reglementsanträge und Anträge auf ein Rennen nicht zeitgerecht einlangen, Gültigkeit hat der Poststempel, Fax- und oder Maildatum, werden diese nicht behandelt.

Sieht der Sektionsvorstand die Notwendigkeit, aufgrund einer Entscheidung bei der EFRA GV, auch nach Ablauf der Frist einen Antrag zu stellen, ist dieser von der GV zu beknudeln.

Organe des Sektionsmeetings:

1. Die Sektionsversammlung
2. Der Vorstand
3. Der Rechnungsprüfer

Der Vorstand besteht aus:

Obmann
Schriftführer
Kassier

Wahl des Vorstands:

Im Rahmen des Sektionsmeetings nach Entlastung des Vorstandes durch das Meeting. Gleicher Turnus wie der Dachverband.

Aufgaben des Vorstandes:

Der Vorstand ist berechtigt auch in Angelegenheiten, die in den Wirkungsbereich des Sektionsmeetings fallen, unter eigener Verantwortung selbstständige Anordnungen zu treffen. Diese Anordnungen müssen vom Vorstand einstimmig getroffen werden und bedürfen der nachträglichen Genehmigung des Sektionsmeetings. (z.B: Reglementüberarbeitungen und oder Maßnahmen die im Sinne der Sektion VF 1:10/ 1:10 Scale / 1:8 notwendig sind). Vereine sind unverzüglich von einer Änderung zu informieren.

Obmann: Vertritt die Sektion nach außen.

Allgemeine Aufgaben

Nennungen für Internationale Rennen.

Entscheidet (unter Berücksichtigung der Leistungen, und dem Qualifikationssystem) über die Entsendung zu WM und EM.

Vertritt die Sektion gegenüber der EFRA oder bestellt einen Delegierten.

Schriftführer:

Erledigt alle Schriftlichen Angelegenheiten (Ausschreibung Sektionsmeeting, Protokolle, Unterschriftenlisten, Verteilung des aktuellen Reglements bzw. die dazugehörenden Anhänge, Zwischen und Gesamtwertungen der laufenden STM etc.)

Für die Arbeit und Aussendung von ÖFMAV Schriftstücken, darf der für den Text Verantwortliche auf ÖFMAV Briefpapier Werbefläche verwenden. Bei einer ÖFMAV Aussendungen können gegen einen Kostenbeitrag von Euro 70,- Firmen Ihre Werbung mitsenden. Der Kostenbeitrag kommt ausschließlich der Kassa Sektion Verbrenner Flachbahn zu Gute. Sollte durch diese Werbe- Aussendung das normale Porto überschritten werden, sind vom Werbe- Aussender auch die Porto- Kosten zu bezahlen.

Kassier: Ist für die finanzielle Gebarung der Sektion verantwortlich.
Verwaltet die Sektionsmitglieder. (Fahrerlizenzen, Beiträge, etc.)

Kassaprüfer:
Jährliche Kontrolle der Kassa vor der Generalversammlung.

Stimmverteilung in der Sektionssitzung:

Jeder anwesende Mitgliedsverein (Vertreter muß Mitglied in diesem Verein sein) hat folgende Stimmengewichtung. Die Stimmenzahl ergibt sich aus den Starts bei STM Läufen in der Klassen 1:10 Scale 200mm und in der Klasse VF1:8 des jeweiligen Clubs, dividiert durch die Anzahl der Läufe in dieser Klasse, zuzüglich einer Grundstimme (Ergebnis wird kaufmännisch gerundet). Maximale Stimmenanzahl jedoch 10.

Sanktionen gegenüber Lizenznehmer beschließt der Vorstand.

Stand März 2004