



Rennreglement 2010

Verbrenner Flachbahn

1:8

1:10 Scale 200 mm

Sektionsvorstand:

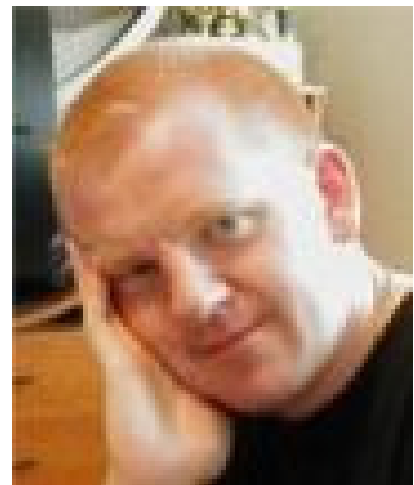
Sektionsobmann

Walter Rekirsch
Markt 36
3484 Grafenwörth
Tel.: 0676 846 94 94 91
Email: obmann-vf@oefmav.at



Sektionskassier

Christian Schiff
Panoramagasse 16
2465 Höflein
Tel.: 0664 80117 32384
Email: kassier-vf@oefmav.at



Sektionsschriftführerin

Sandra Himler
Schriftfuehrer-vf@oefmav.at



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

1 Allgemeines zum ÖFMAV- Rennreglement Verbrenner Flachbahn

- 1.1 Das ÖFMAV- Rennreglement basiert auf dem Reglement 2009, ergänzt mit den Beschlüssen der ÖFMAV- Generalversammlung 2009.
- 1.2 Geltungsbereich dieses Reglements ist bei Österreichischen Staatsmeisterschaften, Ö-Cup und ÖFMAV- sanktionierten Rennen in den Klassen Verbrenner Flachbahn 1:8 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.
- 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 VF-Fahrerlizenz erhält nur jene Person die Mitglied eines ÖFMAV Mitgliedvereins ist.
- 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.

5 Europameisterschaften und Weltmeisterschaften

- 5.1 Bei EFRA- Rennen, Europa- und Weltmeisterschaften ist zusätzlich eine EFRA- Lizenz erforderlich. (nicht bei EFRA-GP im eigenen Land). 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 75,- auf dem Sektionskonto hinterlegen und schriftlich ihre Teilnahme dem Sektionsobmann bekannt geben. Nennungen ohne einer Kautionszahlung werden nicht akzeptiert. Ebenso sind dem Sektionsobmann bis spätestens 4 Monate vor der jeweiligen Veranstaltung die Fahrerdaten zu übermitteln. Bei Mehrfachnennungen (ein Fahrer besucht mehrere Veranstaltungen in einem Jahr) ist nur eine Kautionszahlung zu hinterlegen. Verfällt diese vor der nächsten Veranstaltung, ist sofort eine neue Kautionszahlung zu hinterlegen. Die Kautionszahlung ist nur dann fällig, wenn der beantragte Startplatz nicht genutzt wird (es kann auch rechtzeitig ein Ersatzfahrer genannt werden)
- 5.3 Sofern bei EM oder WM Veranstaltungen zu wenige Startplätze für Österreich zur Verfügung stehen, muss das vorjährige Gesamtergebnis in dieser Klasse als Grundlage für die Startplatzverteilung dienen.
- 5.4 Jeder Teilnehmer bei internationalen Rennen (EM und WM) erhält, nach Absprache mit dem Sektionsvorstand, kostenlos und nach Bedarf die aktuelle „Team Austria“ Bekleidung (Polo oder T-Shirt). Diese ist bei offiziellen Auftritten (zB. Einmarsch der Nationen, Siegerehrung) zwingend zu tragen.
- 5.5 Finden Europa- oder Weltmeisterschaften im eigenen Land statt, so ist das Nenngeld vom Fahrer selbst zu bezahlen. Startgeld für EM und WM im Ausland werden zu 100% vom ÖfmaV

gefördert.

6 Anforderungen an das Veranstaltungsgelände

- 6.1 Die ÖFMAV- Generalversammlung entscheidet bei der Vergabe der Staatsmeisterschaftsläufe über die Eignung der Rennstrecke. Pro Bundesland ist nur ein STM Lauf in einer Saison zulässig. Bei mehreren Bewerbungen aus einem Bundesland, findet eine Stichwahl statt.
- 6.2 Das Fahrerlager soll 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.
- 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 Ermessen 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 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 sollte mindestens 10m 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. Die Startaufstellung zu einem Zwischen- oder Endlauf sollte hintereinander erfolgen, mit mind. 3 und max. 4 Meter Abstand zwischen den Fahrzeugen. Die Startaufstellung kann auch in Kurven hineinragen. Die Markierung der Startplätze solle leicht erkennbar, zuordenbar und auf der Ideallinie der Rennstrecke sein.
- 6.9. Im Boxenbereich muss es für 10 Mechanikerplätze geben. Dieser Bereich muss während des Rennens für Nicht- Mechaniker unzugänglich gemacht werden. Bei Vorläufen ist 1 Mechaniker, 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.
- 6.12 Im Boxenbereich muss, für die Mechaniker einsichtig, ein Monitor, der über die aktuellen Renndaten informiert, aufgestellt sein.
- 6.13 Der Veranstalter von ÖFMAV sanktionierten Rennen darf seine Rennstrecke mit Zuckerwasser oder offiziell im Handel erhältlichen Mittel zur Staubbindung/Haftungsaufbau aufbereiten. Die Behandlung sollte gleichmäßig und nicht punktuell erfolgen. Ab dem offiziellem Training (Samstag 13:00 Uhr) darf die Strecke bis Rennende nicht mehr behandelt werden. Der Begrenzungsrasen auf permaenten Anlagen, muss bis spätestens Freitag 9.00 Uhr gemäht sein.

7 Ausschreibung und Nennung

- 7.1 Die Ausschreibungen für Staatsmeisterschaftsläufe der Klassen 1:8 und 1:10 Scale 200mm müssen folgende Angaben enthalten:
 - Bezeichnung des Rennens und der Klassen,
 - Datum und Ort der Veranstaltung (wenn möglich mit Lageplan),
 - Zeitplan,
 - Rennleitung, Zeitnahme und techn. Offizieller

- Name von techn. Assistenten und Rennleiter Stellvertreter.
 - Nennadresse, Nennschluß, Nenngeld Zahlung, wann und wie,
 - Angaben über Art der Verpflegung, Waschgelegenheit,
 - Angaben über Kompressor, Fahrerlager, Arbeitstische, Regenschutz, Stromanschluß.
- 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 muss verwendet werden.
- 7.4 Die verwendete Frequenz und 2 Ersatzfrequenzen müssen als 5-stellige Zahl (..... MHz) bekannt gegeben werden. Falls die Modulationsart AM ist, muss dies angegeben werden. Ebenso ist die Nummer des Personaltransponders unbedingt anzuführen. Falls die Modulationsart 2,4GHz ist, muss in der Nennliste anstelle der Frequenzangabe „2,4GHz“ oder „DSM“ stehen.
- 7.5 Nennungen müssen fristgerecht beim Veranstalter einlangen. Verspätete Nennungen können abgelehnt werden.
- 7.6 Die Nennung für STM-Läufe muss bis spätestens Montag 24:00 Uhr vor dem Rennwochenende bei der ausschreibenden Stelle nachweislich eingelangt sein. Nachnennungen sind bis Samstag 16:00Uhr möglich; allerdings wird dann zusätzlich vom Öfmax eine Nachnenngebühr von € 10,- eingehoben.
- 7.7 Die Nennelder 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 bzw. die Verschiebung eines Rennens auf den Ersatztermins (sofern noch frei) entscheidet der Rennleiter, ein Vorstandsmitglied des austragenden Vereines und ein Vorstandmitglied der Sektion (siehe auch 26.1). Das Nenngeld ist den am Ersatztermin teilnehmenden Fahrern gut zu schreiben.
- 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 17 Jahre Euro 10,-- , davon sind Euro 7,-- bzw. 0,-- für Jugendliche vom Veranstalter an die Sektion Verbrenner Flachbahn abzuführen.
- 7.14 Es ist möglich eine ÖFMAV-Tageslizenz um € 10,- zu erhalten um bei einem einzigen öfmax sanktionierte Rennen teilnehmen zu können (sollte für „Schnupperfahrten“ eingesetzt werden). Diese Tageslizenz ist bei der Nennung anzugeben und bei der Rennleitung am Renntag abzuholen.

8 Rennleiter und Offizielle

- 8.1 Der Rennleiter, der Zeitnehmer und der technische Offizielle (alle drei Funktionäre ergeben das Rennleiterteam) werden vom austragenden Verein gestellt und sind zwingend bei einer STM ein zu setzen. Diese Personen müssen einschlägige Erfahrung und Kenntnis im Modellautosport vorweisen, unbelastet und neutral sein und über das aktuelle Reglement und den Austragungsmodus genau Bescheid wissen. Das Rennleiterteam muss ab dem gezeiteten

Training anwesend sein (SA, ab 13:00 Uhr) und das Training überwachen. Der Sektionsvorstand kann bei berechtigtem Zweifel, das Rennleiterteam oder Personen daraus ablehnen. Dies muß schriftlich begründet, mindestens 14 Tage vor dem Rennen, an den Veranstalter und dem ÖFMAV Obmann versendet werden.

- 8.2 Der Rennleiter stellt die höchste Instanz im Rennleiterteam dar. Er ist für den korrekten Ablauf der Veranstaltung und für die Einhaltung der Reglementauflagen verantwortlich. Er ist der neutrale Schiedsrichter und muß Sanktionen aussprechen, sofern ein Regelverstoß vorliegt.

Der Zeitnehmer ist für die korrekte und neutrale Rundenzählung zuständig und ist für rechtzeitigen und richtigen Aushang der Rundenprotokolle verantwortlich. Er ist dem Rennleiter untergestellt.

Der techn. Offizielle kontrolliert die Fahrzeuge hinsichtlich technischer Reglementkonformität und muß Abweichungen oder Regelverstöße dem Rennleiter melden. Er ist dem Rennleiter untergestellt.

- 8.3 Dem Rennleiter und dem techn. Offiziellen ist jeweils ein Assistent zu unterstellen.

Der Rennleiterassistent muss, wie das Rennleiterteam, einschlägige Kenntnisse und Erfahrungen haben. Er hat die Pflicht in Koordination mit dem Rennleiter dem Rennablauf zu assistieren (zB. Starten, Streckenpostenkontrolle, Boxenaufsicht) und kann, ausschließlich nach Rücksprache mit dem Rennleiter, gegebenenfalls Strafen oder Sanktionen aussprechen. Der techn. Assistent muss keine Grundkenntnisse vorweisen können, muss aber den Anweisungen des techn. Offiziellen Folge leisten. Er hat keine Urteilskraft.

- 8.4 Sollte es notwendig und sinnvoll sein Reglementabweichungen/Änderungen durchzuführen, ist die Jury einzuberufen. Sie besteht aus dem Rennleiter und den Fahrervertretern der teilnehmenden Klubs. Die Anzahl der Stimmen eines Vereines entspricht der Anzahl der starteten Fahrer für diesen Verein.

9 Training u. Vorlauf

- 9.1 Bei Staatsmeisterschaftsläufen kann am Samstag von 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr ein Training nach Gruppen oder Klassen erfolgen, ab 13.00 Uhr ist dieses zwingend vorgeschrieben. Ein freies Training muss gegen eine Gebühr von einheitlich 10,-- Euro pro Fahrer, bereits ab Freitag, 9:00 Uhr möglich sein
- 9.2 Das Ende des Samstagtrainings liegt im Ermessen der Fahrer. Streckenaufgaben bezüglich Motorenruhe und Schlusszeiten sind jedoch einzuhalten.
- 9.3 Die Strecke ist am Sonntag von 7:30 Uhr bis 8:15 Uhr zu Trainingszwecken (nach Klassen) geöffnet. Ausnahme: bei anders lautenden Streckenaufgaben.
- 9.4 Am Sonntag ab 7:30 Uhr muss 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 Am Sonntag um 8:20 Uhr findet eine Fahrerbesprechung statt. Anschließend beginnt das Rennen mit dem 1.VL.
- 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. Den Teilnehmern ist es verboten beim offiziellen Training oder beim Rennen Ihre Fernsteuerung mit einer nicht im Aushang angeführten Frequenz in Betrieb zu nehmen.
- 9.8 Eine Frequenzaushang (zB. Anschlagtafel) muss während des Trainings verwendet werden um einen reibungslosen und sicheren Betrieb (Sendebetrieb) gewährleisten zu können.
- 9.9 Um einen angemessenen Zeitplan einhalten zu können, darf der Veranstalter nach Absprache mit dem Sektionsvorstand den 1. Vorlauf am Samstag abhalten, wenn mehr als 6 Vorlaufgruppen

zustande kommen. Dies ist bereits am Samstag bis 10:00 Uhr schriftlich im Fahrerlager (als Zeitplan oder Vorankündigung) zu veröffentlichen. Nach diesem Vorlauf ist die Strecke gesperrt und kein Training mehr möglich. Für Fahrer die am 1. VL nicht teilgenommen haben ist am Sonntag die Strecke von 7:30 bis 8:15 Uhr zum Trainieren freigegeben (in Salzburg nicht möglich). Nach der Fahrerbesprechung um 8:20 Uhr beginnt der 2. Vorlauf.

10 Gruppeneinteilung Vorläufe

- 10.1 Die Vorlaufgruppen sind vom ÖfmaV 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 desselben 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 Trainings auszuhängen.
- 10.9 Die Zuteilung der Startnummern erfolgt vor Beginn der Meisterschaft und richtet sich nach den Vorjahresergebnissen. Die zugeteilte Nummer gilt bei allen STM Läufen in diesem Jahr.
Neustarter bzw. Starter ohne Vorjahresergebnis erhalten die jeweils freie nachfolgende Nummer.
- 10.10 Es müssen mind. zwei Startnummern am Fahrzeug angebracht sein, nämlich vorne und an jener Fahrzeugseite die der Zeitnahme/Fahrerturm zugewandt ist. Die Startnummer muss in der Dimension gut erkennbar sein und sich vom Rest der Karosserie deutlich abheben (Schwarze Ziffer auf weißem Hintergrund). Als Richtlinie gelten die Startnummernaufkleber.

11 Technische Abnahme und Kontrolle

- 11.1 Die technischen Kontrollen müssen mit einer vom ÖFMAV zur Verfügung gestellten Gerätschaft durchgeführt werden. Diese Gerätschaft hat alle zur regelmentkonformen Kontrolle der Fahrzeuge notwendigen Utensilien und Geräte zu umfassen. Der Veranstalter hat dafür Sorge zu tragen, dass das Equipment rechtzeitig vor Ort bereit gestellt ist.
- 11.2 Jeder Fahrer kann sein Fahrzeug vor Beginn der Läufe, aber auch während des Trainings, in rennfertigem Zustand einer technischen Kontrolle unterziehen. Die zu überprüfenden Parameter sind von ihm anzugeben. Aus zeitlichen Gründen kann eine umfangreiche Überprüfung jedoch nur im Training erfolgen.
- 11.3 Der techn. Offizielle prüft stichprobenartig nach jedem Lauf die Fahrzeuge auf technische Korrektheit.
- 11.4 Die Karosserien und das fahrfertige Chassis müssen vor Rennbeginn sorgfältig ausgeführt und vollständig sein.
- 11.5 Der Rennleiter hat das Recht, jederzeit die Fahrzeuge ohne Angabe von Gründen zu kontrollieren oder kontrollieren zu lassen.
- 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 Jedes Fahrzeug ist unverzüglich und ohne Aufforderung nach jedem Lauf bei der techn. Kontrolle abzugeben, auch jene die nicht die vollständige Distanz absolviert haben.
- 11.8 Es können während des Rennens auch Spritproben durchgeführt werden. Hierzu ist den Anordnungen des techn. Offiziellen/Assistenten Folge zu leisten.
- 11.9 Die Fahrzeuge des ½ Finales B müssen so lange bei der techn. Kontrolle verbleiben, bis auch die Fahrzeuge des ½ Finales A kontrolliert und freigegeben sind.
- 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 an die letzte Stelle dieses Laufes gereiht.~~
- 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 Überprüfungen des Motors muss der betroffene Fahrer den Motor und dessen Anbauteile 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. Die ausreichende Funktion obliegt dem Risiko des Fahrers.
- 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, an einem Lauf aktiv beteiligten Fahrer, darf während der Durchführung desselben mit seinem Sender für Reparaturzwecke den Fahrerturm verlassen, außer der Rennleiter verbietet dieses. Der Fahrer ist jedoch verpflichtet, den abgeschalteten Sender spätestens nach Beendigung dieses Laufes unverzüglich wieder in der Senderdeponie abzugeben.
- 12.5 Kein Sender darf während des Rennens mit auf die Strecke genommen werden.
- 12.6 Das Starten der Motoren ist in der WarmUp Phase nur in der Boxengasse gestattet. Das transportieren von Fahrzeugen mit laufendem Motor durch das Fahrerlager oder der Betrieb der Motoren im Fahrerlager ist zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung untersagt. Der Veranstalter hat einen separaten Platz (z.B.: Tisch) für das Einstellen, Warmlaufen od. Einlaufen der Motoren zur Verfügung zu stellen.

13 Streckenposten

- 13.1 Jeder Fahrer hat nach seinem Finallauf (nicht bei VL) 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. Die beigestellten Warnwesten sind dabei zu tragen. Bei Nassläufen müssen die Streckenposten nur nach Aufruf durch die Rennleitung ihren Platz einnehmen.
- 13.2 Bei Vorläufen werden kein Streckenposten aufgestellt. Ausschließlich die Mechaniker dürfen die Strecke betreten und Fahrzeuge wieder in die Bahn stellen. Nach der Hilfestellung hat der Mechaniker unverzüglich die Boxengasse aufzusuchen. Die beigestellten Warnwesten sind in den VL vom Mechaniker zu tragen.
- 13.3 Bei den Subfinalläufen wirkt die jeweils nicht an den Start gehende Gruppe als Streckenposten.
- 13.4 Bei den Finalläufen müssen die Teilnehmer für das Nachfolgende Finale als Streckenposten

wirken. Fehlende Posten sind, nur nach Verlangen des Rennleiters, durch den austragenden Verein zu ersetzen.

- 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.
- 13.6 Während eines Finallaufes dürfen außer den Streckenposten keine Personen auf die Rennpiste treten um Fahrzeuge zu bergen.

14 Frequenzkontrolle, Quarztausch

- 14.1 Vor dem ersten Vorlauf jeder Gruppe, vor jedem Zwischenlauf und vor dem Finale kann eine Frequenzkontrolle durchgeführt werden. 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 Fahrerturn aus, nach Aufruf des Rennleiters die Bedienungs- Elemente Rechts- und Linkseinschlag an seinem Sender zu betätigen und es ist zu kontrollieren, ob dadurch irgendein anderes Fahrzeug beeinflusst wird. Ist dies der Fall, so muss durch entsprechenden Frequenzwechsel Abhilfe geschaffen und der Start verschoben werden.
- 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 Einen Aufruf zur Frequenzkontrolle muss innerhalb von drei Minuten Folge geleistet werden. Der Fahrer muss in dieser Frist mit seinem betriebsbereiten Fahrzeug und seiner betriebsbereiten Fernsteuerung zur Frequenzkontrolle erscheinen.
- 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 Bei den Vorläufen, Zwischenläufen und beim Finale gilt: Der Fahrer mit der höheren Startposition muss bei Bedarf die Frequenz wechseln.
- 14.7 Aufwärmrunde mit Frequenz- und Zeitnahmekontrolle: Vor dem Start zum ersten Vorlauf sowie vor den Zwischenläufen und dem Endlauf kann eine 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 der Aufwärm- Kontrollrunde besteht für die einzelnen Fahrzeuge Überholverbot.

15 Startreihenfolge

- 15.1 Es werden in allen Klassen jeweils 3 Vorläufe zu je 7 Minuten gefahren. Nach Beendigung eines Vorlaufes darf der Start zum nächsten Vorlauf frühestens nach 5 Minuten erfolgen.
- 15.2 Vorlauf- Reihenfolge:
 - 1. VL für alle 1:8 Teilnehmer
 - 1. VL für alle 1:10 Teilnehmer
 - usw.
- 15.3 Laufdauer:
 - bis ¼ Finale : 15 Minuten (alle Klassen)
 - ½ Finale: 20 Minuten (alle Klassen)
 - Finale: 45 Minuten (alle Klassen)

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 Staraufstellung für Zwischenläufe und Finale 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 muss die Runde fertig gefahren werden. Sie wird noch gezählt.
- 17.2 Bei den Finalläufen muss der Start mit Flaggensignal und kann zusätzlich auch 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 werden 2 Ampeln empfohlen. 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 eine Strafe laut Strafenkatalog ausgesprochen. Ist durch dieses Verhalten ein anderer Fahrer behindert, muss der Start wiederholt werden. Bei einem Neustart wird der Verursacher an die letzte Stelle in der Startaufstellung versetzt.
- 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, müssen aus der Boxenstraße, nach erfolgtem Start, nachgestartet werden (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.
- 17.8 Der Starter muss Frühstarts an den Rennleiter 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 (kann auch akustisch erfolgen). 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 des Rennleiter/Stellvertreter 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 Rennens stehen gebliebenes 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!, Dies gilt Analog für Fahrzeuge die von der Fahrbahn abgekommen sind und aus eigener Kraft auf die Strecke zurückkehren.
- 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. Eine Betankung des Fahrzeuges auf der Strecke ist verboten.
- 20.7 Ein liegen gebliebenes Fahrzeug darf nach dem Anstarten oder Instandsetzen nur bis zu dem Zeitpunkt nachgestartet werden bis das erste Auto nach Ablauf der regulären Laufzeit die Ziellinie passiert hat.
- 20.8 Nach Ablauf der Renndistanz (reguläre Renndauer + letzte Runde) haben alle Fahrer ihre Fahrzeuge unverzüglich die Boxenstraße zu pilotieren. Der Motor ist abzustellen. Das Fahrzeug ist unverzüglich der techn. Kontrolle zu unterziehen.
- 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.
- 20.11 Der Fahrer darf während des Laufes mit dem Mechaniker mit einer elektronischen Kommunikationseinrichtung verbunden sein. Diese Verbindung kann auch drahtlos sein, sofern die verwendeten Geräte auf 433MHz senden (Handys sind nicht erlaubt). Kabelverbindungen dürfen die Sicherheit der beteiligten Personen nicht beeinträchtigen und keine Behinderung darstellen.
- 20.12 Während eines Laufes dürfen sich am Fahrerturm nur Fahrer aufhalten die für diesen Lauf startberechtigt sind.

- 20.13 Mechaniker die in den Vorläufen Ihre Funktion als Streckenposten wahrnehmen, dürfen in dieser Funktion keine anderen Fahrzeuge behindern.
- 20.14 Die Fahrer haben Ihre Fahrzeuge so um den Kurs zu bewegen, dass sich zumindest 2 Räder immer innerhalb der Streckenbegrenzung befinden. (Wird die Strecke verlassen, und an einer anderen Stelle wieder die Fahrt aufgenommen so kann dies vom Rennleiter als Abkürzen gewertet werden.)
- 20.15 Die Fahrer haben Ihre Fahrzeuge so um den Kurs zu bewegen, dass Sie andere Fahrer nicht durch offensichtliche unfaire Fahrweise behindern.
- 20.16 Die Fahrer haben Ihre Fahrzeuge während der gesamten Veranstaltung nur in der vom Veranstalter vorgeschriebenen Richtung (Fahrtrichtung) um den Kurs zu bewegen. (Ein Fahren gegen die Fahrtrichtung um nach Laufende in die Box zu kommen wird als Verstoß gegen diese Regel gewertet)

21 Rundenzählung

- 21.1 Die Zeitnahme erfolgt mit einer automatischen Anlage, die für die Verwendung von Personaltranspondern geeignet ist.
- 21.2 Verliert während eines Laufes ein Fahrer seinen Transponder oder wird dieser defekt, ist bei den Vorläufen keine weitere Zählung möglich. Die Funktion des Transponders liegt im Risikobereich des Fahrers.
- 21.3 Das Laufergebnis ist unmittelbar nach jedem Lauf an der Anschlagtafel auszuhängen.
- 21.4 Die Daten mit dem Rennergebnis sind dem Sektionsvorstand innerhalb von 24 Stunden zu übermitteln um eine rasche Information auf der HP des Dachverbandes zu ermöglichen.

Das Rennergebnis und das Gesamtergebnis sollen innerhalb von 3 Tagen auf der HP des Dachverbandes zu Verfügung stehen.

- 21.5 Um eine bessere Information für Fahrer, Mechaniker und Zuschauer zu erlangen, ist der Zeitnehmer verpflichtet in regelmäßigen Abständen den kompletten Stand des Rennens inklusive Runden- und Zeitabständen durchzugeben.

22 Renn- Unterbrechung, Laufwiederholung

- 22.1 Muss aus zwingenden Gründen, siehe auch Pkt 26, die Veranstaltung unterbrochen werden, so entscheidet der Rennleiter, ein Vorstandsmitglied des austragenden Vereines und ein Mitglied des Sektionsvorstandes (Mehrheitsbeschluss), ob die Veranstaltung fortzusetzen oder abzubrechen ist.
- 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 7 Minuten, so wird der Lauf wiederholt.
- 22.4 Erfolgt die Unterbrechung eines Finallaufes erst nach über 7 Minuten Laufdauer, so ist der Stand des Rennens festzuhalten (gefahrte Runden sowie Durchgangszeit) und für die verbleibende Laufzeit ist nach der Unterbrechung ein neuer Start vorzunehmen. Die Runden und Überzeiten des 1. und 2. Laufes werden addiert, um das endgültige Resultat zu ermitteln. Kann der 2. Lauf aus irgendwelchen triftigen Gründen nicht durchgeführt werden, so gelten die Ergebnisse des 1. Laufes als definitives Laufergebnis.
- 22.5 Erfolgt die Unterbrechung eines Finallaufes erst nach rd. 3/4 der Laufdauer (die Stichzeit beträgt 12 Minuten bis zum ¼ Finale bzw. 15 Minuten beim ½ Finale, Stichzeit beim Finale: 33 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 Zielflagge (Rot- Weiß- rot, Schwarz- Weiß- kariert) und der Rennleiter muss alle Beteiligten über den Abbruch und Grund des Abbruchs informieren. Die Autos sind in der Box abzustellen und es dürfen keinerlei Reparaturen oder Reifenwechsel durchgeführt werden. Der Motor und der Empfänger/Sender müssen ausgeschaltet werden. 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 7 Minuten Fahrzeit gefahren. Gewertet werden alle Vorläufe nach Runden und Überzeit. Die Beendigung der regulären Laufzeit wird von der Zeitnahme durch ein akustisches Signal oder 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 so genannte "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.
- 23.6 Jeder Zwischenlauf besteht aus dem A- Lauf (alle ungeraden Vorlaufplatzierungen) und dem B- Lauf (alle geraden Vorlaufplatzierungen).
Folgende Zwischenläufe kommen, abhängig von der Teilnehmerzahl, zur Durchführung:
1/16- Finale B und 1/16- Finale A
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 Platz 1 bis 14 im Vorlauf wird in das 1/2-Finale eingeteilt, je 7 ins 1/2-Finale A (1. 3. 5. usw. bis 13.) und je 7 ins 1/2-Finale B (2. 4. 6. usw. bis 14.).
- 23.9 Platz 15 bis 28 im Vorlauf wird in das 1/4-Finale eingeteilt, je 7 ins 1/4-Finale A (15. 17. 19. usw. bis 27.) und 7 ins 1/4-Finale B (16. 18. 20. usw. bis 28.).
- 23.10 Sind nicht mehr als 20 Starter in einer Klasse am Start, so werden nur ½ Finalläufe ausgetragen.
- 23.11 Platz 29 bis 42 im Vorlauf wird in das 1/8-Finale eingeteilt, je 7 ins 1/8-Finale A (29. 31. 33. usw. bis 41.) und 7 ins 1/8-Finale B (30. 32. 34. usw. bis 42.).
- 23.12 Sind weniger als 42 Fahrer am Start so wird kein 1/8 Finale gefahren. Es werden, dann die ersten 34 Fahrer in die Finale eingeteilt, alle anderen Fahrer behalten Ihre Position aus den Vorläufen.
- 23.13 Platz 43 bis 62 im Vorlauf wird in das 1/16-Finale eingeteilt, je 10 ins 1/16-Finale A (43. 45. 47. usw. bis 61.) und 10 ins 1/16-Finale B (44. 46. 48. usw. bis 62.).
- 23.14 Plätze ab 63 fahren keinen Finallauf mehr und behalten ihren Vorlaufplatz in der Gesamtreihung.
- 23.15 Bis in das ½ Finale steigen die jeweils besten 2 Fahrer in jeder Gruppe, sowie vom Rest die insgesamt besten 2 Fahrer auf. Sind in den gleichrangigen Finalläufen keine vergleichbaren Verhältnisse oder Regen vorhanden, steigen aus jedem Zwischenfinale die jeweils 3 besten Fahrer jedes Laufes auf.
Ins Finale steigen die jeweils besten 3 Fahrer jedes ½ Finallaufes (das sind die Positionen 1, 2 und 3 jeder Gruppe) auf, sowie vom Rest die insgesamt besten 4 Fahrer. Sind in den beiden Semifinalen keine vergleichbaren Verhältnisse oder Regen vorhanden, steigen aus jedem 1/2-Finale die jeweils 5 besten Fahrer jedes Laufes 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 Zeitschleife geschoben oder getragen werden.

- 23.17 Geht ein Fahrer in einem Zwischenfinale oder Finale nicht an den Start, so ist er an die 10. Stelle dieses Laufes zu setzen bzw. bei weniger als 10 eingeteilten Fahrern ist er an letzter Stelle zu reihen.

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 Die nicht aufgestiegenen Fahrer der 1/16- Finalläufe belegen die Ränge 53 bis 62.
- 24.6 Ab Rang 63 wird die Vorlaufreihung herangezogen.
- 24.7 Jene Fahrer, welche in keine Finallaufgruppe eingeteilt wurden, belegen die Ränge nach dem letzten ausgefahrenen Finale entsprechend der Vorlaufreihung.
- 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 Ergebnissen 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.
- 25.6 Hinweis: einsetzender Regen, Regen im erträglichem Ausmaß oder eine nasse und Pfützen aufweisende Fahrbahn sind kein Grund das Rennen zu unterbrechen (siehe auch Pkt.26.1).

26 Renn- Abbruch

- 26.1 Liegt eine Unfahrbarkeit der Bahn, ein Unwetter (äußerst starker Regen, Gewitter, Hagel, Schnee) oder ein Defekt der veranstaltungsrelevanten Einrichtung vor, muss ein Rennen von

Rennleiter unterbrochen werden. Es entscheidet der Rennleiter, ein Vorstandsmitglied des austragenden Vereines und ein Mitglied des Sektionsvorstandes durch einen Mehrheitsbeschluss, ob die Veranstaltung fortzusetzen oder abbrechen ist. Bei Abbruch ist lt. Reglement zu werten (siehe folgende Punkte). Kann das Rennen nicht begonnen werden, kann der Ersatztermin in Anspruch genommen werden, sofern dieser noch nicht vergeben wurde – andernfalls ist dieses Rennen ersatzlos zu streichen (gilt nicht als Streichresultat). Der Neustart des Rennens (=Start des nächst anfallenden Laufes) ist mindestens 15 Minuten vorher anzukündigen um den Beteiligten eine angemessene Vorbereitungszeit einzuräumen.

- 26.2 Muss das Rennen während der Vorläufe abgebrochen werden, so wird das Rennen nicht gewertet (Ersatztermin kann beansprucht werden).
- 26.3 Wird ein Rennen nach Beendigung aller Vorläufe abgebrochen, wird die Vorlaufreihung zur Wertung herangezogen.
- 26.4 Wird das Rennen abgebrochen (unter Berücksichtigung der Punkte 26.5 u. 26.6), 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 7 Minuten eines Finallaufes, wird dieser Lauf nicht gewertet. (Siehe auch Punkt 22-Rennunterbrechung).
- 26.6 Erfolgt ein Rennabbruch erst nach 7 Minuten Fahrzeit in einem Finallauf, so ist der Stand des Rennens festzuhalten (gefahrte Runden sowie Durchgangszeit) und für die verbleibende Laufzeit ist nach der Unterbrechung ein neuer Start vorzunehmen. Die Runden und Überzeiten des 1. und 2. Laufes werden addiert, um das endgültige Resultat zu ermitteln. Kann der 2. Lauf nicht durchgeführt werden, so gelten die Ergebnisse des 1. Laufes als definitives Laufergebnis unter Berücksichtigung der Endergebniswertung in Pkt 26.4.
- 26.7 Erfolgt ein Rennabbruch eines Finallaufes erst nach 3/4 der Laufdauer (Stichzeit bei den Zwischenläufen: 15 Minuten, Stichzeit beim Finale: 23 Minuten), so wird der Lauf voll gewertet und es wird kein neuerlicher Start vorgenommen.
- 26.8 Erfolgt ein Rennabbruch eines Finales (letzten 10 Fahrer) vor Erreichen der ersten 7 Minuten Laufzeit wird dieser Lauf nicht gewertet. Wertung der Finalisten lt. Vorlaufergebnis.
- 26.9 Erfolgt ein Rennabbruch erst nach 7 Minuten Fahrzeit in einem Finale, so ist der Stand des Rennens festzuhalten (gefahrte Runden sowie Durchgangszeit) und für die verbleibende Laufzeit ist nach der Unterbrechung ein neuer Start vorzunehmen. Die Runden und Überzeiten des 1. und 2. Laufes werden addiert, um das endgültige Resultat zu ermitteln. Kann der 2. Lauf nicht durchgeführt werden, so gelten die Ergebnisse des 1. Laufes als definitives Finaleergebnis.
- 26.10 Erfolgt ein Rennabbruch eines Finales erst nach 3/4 der Laufdauer (Stichzeit: 23 Minuten), so wird der Stand zu diesem Zeitpunkt als Ergebnis gewertet.

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 STM-Lauf werden Punkte nach folgendem Schema vergeben:

Für das Endergebnis (Tabelle A)

| | | | | |
|---------|---------|---------|---------|---------|
| 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)

Für die das Vorlaufergebnis (Tabelle B):

| | | | |
|---------|---------|--------|--------|
| 1 : 30 | 11 : 10 | 21 : 3 | 31 : 2 |
| 2 : 27 | 12 : 9 | 22 : 3 | 32 : 2 |
| 3 : 24 | 13 : 8 | 23 : 3 | 33 : 2 |
| 4 : 21 | 14 : 7 | 24 : 3 | 34 : 2 |
| 5 : 19 | 15 : 6 | 25 : 3 | 35 : 2 |
| 6 : 17 | 16 : 5 | 26 : 3 | 36 : 2 |
| 7 : 15 | 17 : 5 | 27 : 2 | 37 : 1 |
| 8 : 14 | 18 : 4 | 28 : 2 | 38 : 1 |
| 9 : 12 | 19 : 4 | 29 : 2 | 39 : 1 |
| 10 : 11 | 20 : 4 | 30 : 2 | 40 : 1 |

Ab VL-Platz 41 werden keine Punkte für VL-Platzierungen vergeben.

Für die Jahresgesamtwertung werden die erzielten Punkte aus Tabelle A und Tabelle B, aus jedem Rennen, addiert

- 27.3 Bei Punktgleichheit 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 Meisterschaftslaufes 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.
- 28.3 Es gibt auch noch in jeder Klassen eine Jahres-Klub-Wertung, die sich aus der Summe der eingefahrenen Punkte der Vereinsmitglieder ergibt. Für diese Wertung werden die Pokale ebenfalls vom ÖFMAV zur Verfügung gestellt.
- 28.4 Die Pokale müssen, mit der Platzierung, der Klasse, der Veranstaltung und dem Austragungsdatum (Jahreszahl ist ausreichend) beschriftet sein.

29 Strafenkatalog

- 29.1 Für Verstöße gegen das Reglement oder die sportliche Fairness sind vom Rennleiter oder Schiedsrichter gegen einen Fahrer folgende Strafen/Sanktionen auszusprechen (bei einem Fehlverhalten eines Mechanikers wird dessen Fahrer bestraft):

Stop&Go-Strafe

Disqualifikation für einen Lauf

Disqualifikation für das gesamte Rennen.

Grundsätzlich sind vom Rennleiter, alle ausgesprochen Strafen in einem Abschlussbericht zu dokumentieren und binnen 3 Tage an den Sektionsvorstand per Email zu senden. Wird die Strafe „Disqualifikation für das Gesamte Rennen“ ausgesprochen, so kann der Sektionsvorstand in der Folge die Strafe bestätigen oder ausweiten. Der Sektionsvorstand hat dabei folgende Strafen zur Verfügung:

Sperre für X Rennen – unbedingt oder bedingt

Sperre für einen Zeitraum – unbedingt oder bedingt

Entzug der Lizenz – unbedingt oder bedingt.

- 29.2 Reglement- Verstöße, die unmittelbar vor oder während eines Laufes begangen werden und die vom Rennleiter 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).

Das Ausmaß der Strafen ist den nachstehenden Punkten festgehalten:

- 29.3 Bei Tätlichkeiten oder Beleidigungen eines Fahrers oder dessen Mechanikers gegen eine andere Person.
Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.4 Bei unsportlichem, ungebührlichen oder den Modellauto Sport herabwürdigenden Verhalten
Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.5 Nichtbeachtung der Schwarzen Flagge für max. 2 Runden. (sofortiges Beenden des Laufs für ein Fahrzeug kann vom Rennleiter mittels der Schwarzen Flagge angezeigt werden, oder durch eine verbale Schwarze Flagge ausgesprochen werden):
Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 29.6 Verstoß gegen Regel 9.7:
Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 29.7 Verstoß gegen Regel 10.9 od. 10.10:
Hat ein Fahrer aus eigener Schuld falsche oder unleserliche Startnummern angebracht, so muss er unverzüglich an die Box fahren und die korrekte Nummer anbringen. Bei nicht Einhaltung
Disqualifikation für diesen Lauf.
- 29.8 Verstoß gegen Regel 11.7 im Falle
eines Vorlaufes: Disqualifikation für diesen Lauf
eines Finallaufes: Reihung an die letzte Stelle
- 29.9 Verstoß gegen Regel 11.13:
Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.10 Verstoß gegen Regel 11.14:
Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.11 Verstoß gegen Regel 11.15:
beim 1. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen Fahrer
beim 2. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen Fahrer
- 29.12 Verstoß gegen Regel 11.16:
Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.13 Verstoß gegen Regel 11.17:
Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.14 Verstoß gegen Regel 13.1:
Disqualifikation für das gesamte Rennen
Verstoß gegen Regel 13.2:
Stopp & Go für dessen Fahrer
- 29.15 Verstoß gegen Regel 13.5:
Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 29.16 Verstoß gegen Regel 13.6:
Läuft der Mechaniker während eines Finallaufes auf die Strecke hinaus:
beim 1. Mal: STOP & GO für dessen Fahrer.
beim 2. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen Fahrer
beim 3. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen Fahrer
- 29.17 Verstoß gegen Regel 14.3:
Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 29.18 Verstoß gegen Regel 14.4:
Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 29.19 Verstoß gegen Regel 14.6:
Disqualifikation für diesen Lauf

- 29.20 Verstoß gegen Regel 17.5:
im Fall ohne Behinderung des Starts: STOP & GO
- 29.21 Verstoß gegen Regel 17.7:
beim 1. Mal: STOP & GO für dessen Fahrer.
beim 2. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen Fahrer
beim 3. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen Fahrer
- 29.22 Verstoß gegen Regel 20.3
beim 1. Mal: STOP & GO für dessen Fahrer.
beim 2. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen Fahrer
beim 3. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen Fahrer
- 29.23 Verstoß gegen Regel 20.4 im Fall:
einfache Vorrangverletzung: STOPP & GO
Beschädigung eines anderen Fahrzeugs: Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 29.24 Verstoß gegen Regel 20.6:
STOP & GO.
- 29.25 Verstoß gegen Regel 20.7
1 Runde Abzug
- 29.26 Verstoß gegen Regel 20.12 im Fall
eines Fahrers oder Mechanikers: Disqualifikation für das gesamte Rennen
einer anderen Person: Platzverweis
- 29.27 Verstoß gegen Regel 20.13
beim 1. Mal: STOP & GO für dessen Fahrer.
beim 2. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen Fahrer
beim 3. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen Fahrer
- 29.28 Verstoß gegen Regel 20.14:
beim 1. Mal: STOP & GO für dessen Fahrer.
beim 2. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen Fahrer
beim 3. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen Fahrer
- 29.29 Verstoß gegen Regel 20.5:
(kleinere Handgriffe durch Streckenposten an der Karosserie ausgenommen):
beim 1. Mal: STOP & GO für dessen Fahrer.
beim 2. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen Fahrer
beim 3. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen Fahrer
- 29.30 Verstoß gegen Regel 20.15:
beim 1. Mal: STOP & GO für dessen Fahrer.
beim 2. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen Fahrer
beim 3. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen Fahrer
- 29.31 Verstoß gegen Regel 20.16:
beim 1. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf
beim 2. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 29.32 Verstoß gegen Regel 22.6:
beim 1. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen Fahrer
beim 2. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen Fahrer
- 29.33 Verstoß gegen das technische Regelement (außer 30.14 und 32.12):
beim 1. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf
beim 2. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf
beim 3. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 29.34 Verstoß gegen Regel 30.14 und 32.12
Disqualifikation für das gesamte Rennen.

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. Bei Regenläufen ist eine INS Box nicht verpflichtend vorgeschrieben.
- 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: Es es müssen bei STM Rennen die bei der GV bestimmten **Einheitsreifen** (fertig verklebt auf Felge) verwendet werden. Diese Komplettreifen werden nur an Öfmav Mitglieder mit gültiger Lizenz und in Mengen die den Eigenbedarf abdecken abgegeben. Den Mitgliedern ist eine Weitergabe mit Verdienst (=Handeln) mit diesen Reifen untersagt und wird lt. Pkt. 29.30 geahndet. Bei Regenrennen entfällt die Einheitsreifenregelung, welches aber vom Rennleiter entschieden werden muss.
Bei allen anderen Öfmav-sanktionierten Rennen gilt: Reifenbreite hinten maximal 64 mm. Die Reifen müssen schwarz sein, seitliche Beschriftungen sind erlaubt.
- 30.5 Felgen: analog Pkt. 30.4
Bei allen anderen Öfmav-sanktionierten Rennen gilt: 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 Felgenreand 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:
Es dürfen nur EFRA homologierte Schalldämpfer verwendet werden. Liste siehe EFRA Reglement.
- 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 flexiblem 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 EFRA-Nummer muss in der Karosserie eingeprägt 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 u. Überrollbügel. Zusätzlich sind folgende

- Ausschnitte (max. Durchmesser) erlaubt: für Antenne (10 mm), Schalter für den Empfänger Akku (10 mm), Glühkerzenstecker (20 mm), Düsennadel (15 mm). Die Öffnung zur Betankung und die Öffnung für das Auspuffrohr dürfen im angemessenen Rahmen ausgeschnitten werden.
- 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: Der Kraftstoff darf nur aus einem Gemisch von Methanol, Öl und 25% Nitromethan bestehen. Andere Substanzen sind nicht erlaubt. Der Nitromethananteil wird mit einem „Nitromax 25“ Prüfgerät geprüft. Während einer STM-Veranstaltung werden von allen Teilnehmern gelegentlich und von den Erstplatzierten generell Kraftstoffproben und Gegenmuster gesammelt. Diese Proben werden Fallweise in einem Labor auf Verwendung von zusätzlichen Substanzen geprüft. (bei 20 °C).
- 30.15 Eine passive Datenaufzeichnung oder elektronische Fahrhilfen im Fahrzeug sind nicht erlaubt. Erlaubt ist jedoch ein im Fahrzeug verbautes, auf Empfängerrückmeldung (zB. DSM-System) basierendes System, das eine permanente Informationsübertragung von ausschließlich Bordspannung und Motortemperatur zulässt.
- 30.16 Mindestgewicht:
4 WD Fahrzeuge mit Personal-Transponder: 2515 gr.
2 WD Fahrzeuge mit Personal-Transponder: 2315 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.
- 30.20 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.

31 Technische Spezifikation VF 1:10 235 mm

Lt. GV vom 18.11.2006 wird das Reglement für VF 1:10 235mm ab 2007 nicht mehr weitergeführt bzw. geändert. Die letztgültige Form dieses Reglements, gültig für Österreich, findet man im VF Reglement 2006.

Das europäische Regelwerk (EFRA) für VF 1:10 235mm wird im EFRA Handbuch immer noch mitgeführt und laufend verändert.

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.0

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 nicht mehr 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 60 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 Auslas 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, keine Anbauteile aufweisen (mit Ausnahme der beiden seitlichen Windleitbleche) 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.

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

Maximale Abmessungen und Anstellwinkel:

| | |
|---------|--------------------------------|
| Breite: | max. 200 mm |
| Tiefe : | max. 55 mm, inkl. Gurney Strip |

| | |
|--------------------------------------|---|
| Anstellwinkel (gem. üb. alle Kanten) | max. 45° |
| seitliche Windleitflächen | max. 35 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. 30,00 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 mit Personal-Transponder **1.715 Gramm**

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 Laufbuchse darf nur über 3 Überströmkanäle und 1 Auslasskanal verfügen. Es dürfen zusätzlichen Löcher und Schlitze in der Laufbuchse vorhanden sein, diese dürfen jedoch von oben nicht sichtbar sein, wenn sich er Kolben am UT befindet. Im Kolben sind keine Öffnungen erlaubt, außer die konstruktionsbedingten Bohrungen für die Aufhängung des Pleuls. Das Kolbenhemd darf im Bereich des Motordeckels vom Hersteller nur soweit hochgezogen werden, dass es diesen nicht berührt. Extrem einseitig gekürzte oder nachträglich veränderte Kolbenhemden sind illegal.

Vorrichtungen zur Veränderung der Steuerzeiten oder Vorrichtungen zur Turbo-/Kompressoraufladung im Ansaugtrakt sind nicht erlaubt.

32.10 Vergaser

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

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

Es ist eine EFRA konforme „INS BOX“ zu verwenden.

32.11 Schalldämpfer:

Es dürfen nur EFRA homologierte Schalldämpfer verwendet werden. Liste siehe EFRA Reglement.

32.12 Treibstoff:

Der Kraftstoff darf nur aus einem Gemisch von Methanol, Öl und 16% Nitromethan bestehen. Andere Substanzen sind nicht erlaubt. Der Nitromethananteil wird mit einem „Nitromax 16“ Prüfgerät geprüft. Während einer STM-Veranstaltung werden von allen Teilnehmern gelegentlich und von den Erstplatzierten generell Kraftstoffproben und Gegenmuster gesammelt. Diese Proben werden Fallweise in einem Labor auf Verwendung von zusätzlichen Substanzen geprüft. (bei 20°C).

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.

Separate Vorrichtungen zum Abbremsen der Vorderräder sind nicht zugelassen.

32.14 Elektronische Hilfsmittel:

Eine passive Datenaufzeichnung oder elektronische Fahrhilfen im Fahrzeug sind nicht erlaubt.

Erlaubt ist jedoch ein im Fahrzeug verbautes, auf Empfängerrückmeldung (zB. DSM-System) basierendes System, das eine permanente Informationsübertragung von ausschließlich Bordspannung und Motortemperatur zulässt.