ÖSTERREICHISCHER FUNKMODELLAUTOVERBAND

öfmav.

Rennreglement 2011

http://www.oefmav.at

Vorwort

VORWORT

Liebe Modellsportler,

das vergangene Jahr haben wir dank Eurer Mithilfe ohne Einbruch der Fahreranzahl im TW abgeschlossen. Der 1:12er Cup für die 1:12 STM in diesem Jahr läuft noch mit schöner Teilnehmerzahl.
Ich darf erinnern, dass wir in diesem Jahr in Traiskirchen in der 1/2 Halle eine EFRA EM haben. Ich bitte dafür um Eure tatkräftige Unterstützung des Veranstalters, sowie hoffe ich auf viele Zuseher.
Die wichtigste Änderung im neuen Reglement dürfte der Einheitsregler und Motor für die Standardklasse sein. Wunschgemäß sollte diese Klasse langsamer, billiger und ohne fortwährende Innovationen im Equipment, die nötige Starterzahl und viele Neueinsteiger gewährleisten.
Hinweisen möchte ich auf die schwindende Händlerzahl und deren geringe Lagermengen. Daher deckt Euch bitte rechtzeitig mit Reifen usw. ein; bei der Veranstaltung ist es meist zu spät.
Achtung: beim STM-Lauf in Traiskirchen werden LRP VTEC 30X Einheitsräder statt SOREX 36 in der Modified Klasse gefahren!

Allen eine erfolgreiche Saison
wünscht Eure EF Sektion
Bernhard Kramer

Kontaktadressen

OFMAV – Verbandsvorstand			
	Obmann	**Schriftführer**	**Kassier**
	Markus Vrana	Ing. Hubert H. Jaeger	Nikolaus Volejnik
		Klosterwiesgasse 29	
		A-8010 Graz	
@	obmann@oefmav.at	schriftfuehrer@oefmav.at	kassier@oefmav.at
T		0316/823305-0	
F		0316/823305-18	
M	0664/805741178	0650/8006060	0699/10632255

OFMAV - Sektion Elektro Flachbahn			
	Sektions- Obmann (EF)	**Schriftführer**	**Kassier**
	Ing. Bernhard Kramer	Christian Rösler	Christian Tratter
@	BernhardKramer@gmx.at	noemi@kabsi.at	tratter@inode.at
M	0676/6423383	0699/17073830	0664/3915567

Bankverbindung		
	Bank:	Raiba Wattens u. Umg.
	BLZ.:	36351
	KtoNr.:	6611719

1 ZWECK DES ÖFMAV-RENNREGLEMENTS

1.1 Das ÖFMAV-Rennreglement soll helfen, Rennen mit funkferngesteuerten Automodellen reibungslos abzuwickeln und der Rennleitung klare Entscheidungen ermöglichen.
Alle Regeln sind so auszulegen, dass ein sportlich fairer Wettbewerb durchgeführt werden kann und jedem Teilnehmer möglichst gleiche Chancen geboten werden.
1.2 Das Renn-Reglement bildet die Grundlage für Entscheidungen des Rennleiters und der Jury.

2 ANFORDERUNGEN AN DIE TEILNEHMER

2.1 Die Teilnehmer von ÖFMAV-sanktionierten Bewerben müssen eine gültige ÖFMAV-Fahrerlizenz besitzen (jeder Ausländer kann ebenso Lizenzinhaber werden und erhält somit auch Punkte in der österreichischen Staatsmeisterschaft / Voraussetzung: zusätzliche Mitgliedschaft bei einem ÖFMAV-Club - versicherungstechnisch erforderlich).
2.2 Jeder Teilnehmer muss haftpflicht- und unfallversichert sein.
2.3 Bei Europa- und Weltmeisterschaften ist zusätzlich eine gültige EFRA-Lizenz erforderlich.
2.4 Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, den Weisungen des Rennleiters und der vom OFMAV, der EFRA oder der IFMAR eingesetzten Schiedsrichter (Referees) Folge zu leisten.
2.5 Jeder Teilnehmer ist für seine Fernsteuerungsanlage selbst verantwortlich und hat die Konsequenzen für Verstöße gegen die ÖPT-Vorschriften allein zu tragen.
2.6 Bestehen bei einem internationalen Rennen Teilnahmebeschränkungen, so nennt der ÖFMAV die an diesem Rennen teilnehmenden ö. Fahrer. Der ÖFMAV hat sich bei seiner Entscheidung an den Leistungen der einzelnen Fahrer zu orientieren. Der Entsendungsmodus zu Europa- oder Weltmeisterschaften wird durch Beschlüsse der Sektionsmeetings festgelegt.
2.7 Alle Teilnehmer sind verpflichtet, sich sportlich fair zu verhalten. Dies gilt insbesondere für die Fahrweise der Teilnehmer.
OEFMAV - ALLGEMEINES RENNREGLEMENT 2010

3 HAFTUNG

3.1 Die Teilnahme an Wettbewerben erfolgt auf eigene Gefahr. Die Teilnehmer tragen die alleinige zivil- und privatrechtliche Verantwortung für alle von ihnen - oder durch die von ihnen eingesetzten Automodelle - verursachten Schäden.
Die Teilnehmer verzichten durch Abgabe ihrer Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden am Automodell, auf jeden Anspruch aus Vergehen oder Rückgriff gegen:
- den OFMAV, dessen Funktionäre, Mitglieder und ehrenamtliche Mitglieder.
- den Veranstalter, dessen Beauftragte, Funktionäre und Helfer,
- die Teilnehmer und deren Helfer, sowie eigene Helfer,
- die Behörden und andere Personen,

die mit der Veranstaltung in Verbindung stehen.
Diese Vereinbarung wird mit der Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

4 SICHERHEIT

4.1 Die Sicherheit der Zuschauer ist von vorrangiger Bedeutung und muss bei der Erbauung des Rennkurses und der Zuschauerflächen beachtet werden.
4.2 Die Sicherheit der Offiziellen, der Teilnehmer und der Helfer ist von gleicher

Wichtigkeit, aber es wird angenommen, dass sich diese Personen der eventuellen Gefahr eher bewusst sind.
4.3 Zuschauer, Teilnehmer; Helfer und Offizielle müssen durch Absperrungen ausreichend gegen außer Kontrolle geratene Fahrzeuge geschützt sein.
4.4 Streckenbegrenzungen müssen so ausgeführt sein, dass von der Strecke abkommende Fahrzeuge nicht in die Zuschauer abgelenkt werden können.
4.5 Bei der technischen Abnahme muss auf die sichere Ausführung des Fahrzeuges geachtet werden, damit Verletzungen beim Rennen möglichst vermieden werden.
4.6 Ist während der Veranstaltung nicht ständig ein Einsatzfahrzeug der Rettung an der Rennstrecke, so muss beim Rennleiter eine Erste-Hilfe-Apotheke verfügbar sein.
4.7 Bei der Veranstaltung sollen geeignete Löschmittel vorhanden sein.
4.8 Beim Betreten des Fahrerpodestes oder bei der Ausübung der Funktionen als Mechaniker oder Streckenposten darf kein eingeschaltetes Mobil-Telefon mitgenommen werden. Im Fahrerlager sollen Mobil-Telefone möglichst weit weg von der Strecke aufbewahrt werden und am besten auch ausgeschaltet sein.

5 ANFORDERUNGEN AN DAS VERANSTALTUNGSGELÄNDE

5.1 Für die Einsatzfahrzeuge von Rettung, Feuerwehr und Exekutive muss eine Zufahrtsmöglichkeit bis direkt zur Strecke gegeben sein.
5.2 Eine Parkmöglichkeit für die Teilnehmer soll so nahe wie möglich bei den Boxen bestehen. (Eventuell Transporthilfen zur Verfügung stellen).
5.3 Absperrungen müssen den Zuschauerraum vom Rennkurs und Fahrerlager trennen. Die Strecke muss von den Zusehern durch eine Absperrung, die von Modellautos nicht durchbrochen oder überwunden werden kann, getrennt sein.
5.4 Das Fahrerpodest muss für mindestens 10 Fahrer ausgelegt sein, wobei für jeden Fahrer mindestens 80 cm Platz vorgesehen sein muss. Die Tiefe des Standes soll mindestens 1,50 m betragen, die Höhe soll zwischen 2 m und maximal 3 m über dem Boden sein. Der Zugang zum Stand muss aus einer festen Stiege mit einem Handlauf bestehen. Eine starke Brüstung ist Vorschrift.
5.5 Das Fahrerpodest muss überdacht sein.
OEFMAV - ALLGEMEINES RENNREGLEMENT 2010

5.6 Die Plätze auf dem Fahrerpodest sind entsprechend den Startnummern von 1 bis 10 zu nummerieren. Die Nummern müssen auch für die Zuseher sichtbar sein.
5.7 Das Fahrerpodest muss so platziert sein, dass es jedem Fahrer die gleiche, ungehinderte Sicht auf den Rennkurs bietet. Der Abstand zwischen Vorderkante des Fahrerpodestes und dem nächstgelegenen Teil des Rennkurses soll zwischen 2 und 4 m betragen. Der weitest entfernte Punkt des Rennkurses sollte nicht mehr als 60 m von der Mitte des Fahrerpodestes entfernt sein.
5.8 Eine Senderdeponie muss vorgesehen werden und nahe - oder auf - dem Fahrerpodest liegen. Diese Senderdeponie muss gegen schlechtes Wetter und direkte Sonneneinstrahlung geschützt sein.
5.9 Der Bereich der Rundenzählung und Zeitnahme darf für Zuschauer und Teilnehmer nicht zugänglich sein.
5.10 Eine Anschlagtafel für die Ergebnisse muss im Fahrerlager gegen Regen geschützt und für alle Teilnehmer zugänglich aufgestellt werden.

5.11 Eine Sprechanlage, die im Fahrerlager und am Fahrerpodest auch während eines Laufes deutlich verstanden werden kann, muss vorhanden sein.
5.12 Es muss eine für Teilnehmer und Zuschauer zugängliche Toilette vorhanden sein. Wenn möglich sollte auch eine Waschmöglichkeit vorgesehen werden.

6 FERNSTEUERUNGEN UND SENDERDEPONIE

6.1 Werden bei einer Veranstaltung überwiegend 2,4 GHz-Sender verwendet, kann der Veranstalter auf eine Senderabgabe in der Senderdeponie verzichten.
Im Fahrerlager müssen aber alle Sender ausgeschaltet bleiben.
Sollte es zu Problemen kommen, muss eine Senderabgabe erfolgen.
6.2 Wird eine Senderabgabe verlangt, sind die Sender sofort nach Aufforderung durch den Rennleiter bei der Senderdeponie abzugeben. Die Sender müssen dabei abgeschaltet, mit der Startnummer gekennzeichnet und nach Gruppen geordnet deponiert werden.
Die Fahrer sind dabei verpflichtet, die Sender nach Beendigung jedes Laufes sofort in der Senderdeponie in abgeschaltetem Zustand abzugeben.
6.3 Die Sender werden erst wieder nach Beendigung des letzten Finales an die Fahrer ausgefolgt.
Fahrer, die vorzeitig das Rennen verlassen wollen, können den abgeschalteten Sender mit Genehmigung des Rennleiters ausgefolgt bekommen.
6.4 Während der Veranstaltung dürfen Sender nur mit Genehmigung der Rennleitung oder Zeitnahme für Reparaturen oder Einstellarbeiten ins Fahrerlager mitgenommen bzw. eingeschaltet werden.

7 FAHRERBESPRECHUNG

7.1 Vor dem Beginn des Rennens ist eine Fahrerbesprechung durchzuführen, an der alle Fahrer, deren Helfer, die Clubvertreter und die Offiziellen teilnehmen müssen.
7.2 Die Fahrerbesprechung soll etwa 15 bis 30 min vor dem Start des ersten Vorlaufes stattfinden.
7.3 Die folgenden Punkte sollen behandelt werden:
- Sicherheitsvorkehrungen
- Startabwicklung
- Verhalten während des Rennens und Sanktionen
- Rechte und Pflichten der Teilnehmer
- Rennabwicklung und Zeitplan
- Vorstellung der Rennleitung und der Offiziellen

OEFMAV - ALLGEMEINES RENNREGLEMENT 2010

8 PROTESTE

8.1 Die Fahrer können nur durch ihren Fahrervertreter Protest einlegen.
8.2 Proteste sind mit schriftlicher Begründung bei gleichzeitiger Hinterlegung einer "Protestgebühr" von **25,-- EURO** beim Rennleiter einzubringen.
Die schriftliche Begründung muss so abgefasst sein, dass der Protestgrund klar erkenntlich wird und eine Überprüfung des Vorfalles durch den Rennleiter möglich ist.
8.3 Der Protest muss dem Rennleiter innerhalb von 10 Minuten nach dem betreffenden Vorfall - oder dem Anschlagen des Ergebnisses des Laufes - übergeben werden.
8.4 Über den Protest entscheidet die JURY.
8.5 Die Entscheidung muss innerhalb von 30 Minuten nach Entgegennahme des Protestes getroffen werden. Aus wichtigen Gründen kann diese Frist auf

maximal 60 Minuten erweitert werden.
8.6 Wird dem Protest stattgegeben, so muss die Gebühr sofort zurückerstattet werden, andernfalls erhält sie der Veranstalter.
8.7 Proteste gegen reglementgerechte Entscheidungen sind nicht möglich.
8.8 Ein Protest gegen die Rundenzählung ist nicht zulässig.
Auf Antrag eines Fahrervertreters ist allerdings eine Überprüfung der Ergebnisse der Rundenzählung durchzuführen und falls erforderlich, zu ändern.
8.9 Proteste – welche die Finalläufe betreffen - müssen spätestens 10 Minuten vor deren Start entschieden sein. Andernfalls muss der Start verschoben werden, sodass 10 Minuten zwischen Entscheidung und Start verbleiben.
8.10 Der Rennleiter kann auch ohne Protest Resultate oder Entscheidungen korrigieren, wenn er es für richtig hält und wenn er seine Entscheidung mit der JURY abgesprochen hat.
8.11 Da die Zusammensetzung der JURY in den einzelnen Sektionen und Bewerben unterschiedlich ist, muss dieselbe aus den spezifischen Renn- Reglements entnommen werden

9 BEWERBUNGEN FÜR INTERNATIONALE RENNEN (EFRA, IFMAR)

9.1 Bewerbungen für einen EFRA-Grand Prix und ein Int. EFRA-Rennen müssen 1 Jahr, für eine EM 2 Jahre und für eine WM 3 Jahre vor dem jeweils gewünschten Veranstaltungsjahr beim OFMAV eingebracht werden. Bewerbungen sind bis zum 20. August an die jeweils zuständige OFMAVSektion und als Kopie auch an den ÖFMAV-DV-Schriftführer zu richten.
9.2 Wenn mehrere Bewerbungen für das gleiche Event einlangen, entscheidet in erster Instanz der jeweilige ÖFMAV-Sektions-Obmann, welche Bewerbung an die EFRA / IFMAR weitergeleitet wird, da dort von einem Land für jedes Event jeweils nur ein Antrag pro Klasse und Jahr eingebracht werden kann. Diese Entscheidung muss von der jeweiligen ÖFMAV-Sektion allen Bewerbern spätestens bis zum 25. August mitgeteilt werden.
9.3 Sollte ein nicht zum Zuge gekommener Bewerber mit der Entscheidung nicht einverstanden sein, wird durch den ÖFMAV-Dachverband in Verbindung mit dem zuständigen ÖFMAV-Sektions-Obmann entschieden. Begründungen der Bewerber müssen berücksichtigt werden.
9.4 Wenn danach die vom ÖFMAV-Dachverband zur Weiterreichung vorgesehenen Bewerbungen gesammelt an die EFRA weitergeleitet werden, muss eine Kopie an alle Sektionen und Antragstellenden Vereine rechtzeitig übermittelt werden.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort
Kontaktadressen 3
Inhaltsverzeichnis 8
Generelles Reglement Elektro Flachbahn 9
A Allgemeines 9
A / 1 Rennleiter, Zeitnehmer, Offizielle und Jury 9
A / 2 Vergabemodus für nationale Meisterschaften 10
A / 3 Anforderungen an den Veranstalter 11
A / 4 Anforderungen an die Strecke 11
A / 5 Ausschreibung 11
A / 6 Nennung 12
A / 7 Nenngeld, Abgabe an den OFMAV 12
A / 8 „Doping“ 12
B Landesmeisterschaften 12
B / 1 Allgemeines 12
B / 2 Zulassung 13
B / 3 Wertung 13
C Staatsmeisterschaften 13
C / 1 Allgemeines 13
C / 2 Zulassung 14
C / 3 Wertung 14
D Europa- und Weltmeisterschaften 14
D / 1 Allgemeines 14
D / 2 Verteilung der vorhanden EM- bzw. WM-Plätze 14
D / 3 Abmeldung von EM / WM 14
D / 4 Nachnennungen zu EM 14
D / 5 Rückerstattung von Anmeldegebühr 14
E OFMAV-sanktionierte Rennen 15
E / 1 Allgemeines 15
E / 2 Zulassung 15
E / 3 Wertung 15
F Renndurchführung 15
F / 1 Allgemeines 15
F / 2 Absage und Abbruch von Rennen 15
F / 3 Technische Abnahme 16
F / 4 Frequenzen, Frequenzwechsel, Senderanlage 16
F / 5 Training 17
F / 6 Gruppeneinteilung - Vorläufe 17
F / 7 Pausen zwischen Vor- und Finalläufen 18
F / 8 Gruppeneinteilung - Finalläufe 18
F / 9 Startvorbreitungen 18
F / 10 Streckenposten 19
F / 11 Startaufstellung 19
F / 12 Start, Startsignal 19
F / 13 Startwiederholung 20
F / 14 Laufwiederholung 20
F / 15 Wertung eines Rennens 20
F / 16 Gesamtwertung Meisterschaft 21
F / 17 Strafen / Reglementverstöße 22
F / 18 Siegerehrung und Preise 23
G Beiträge, Gebühren, NenngelderAnmeldegebühren etc. 24
G / 1 Allgemeines 24
G / 2 Fahrerlizenzen 24
G / 3 Übersicht sämtlicher Beträge 24
Spezifisches Reglement Elektro 25
H Technische Spezifikationen 25
H / 1 Fahrzeuge (allgemein) 25
H / 2 Fahrakkus 26
H / 3 Motoren und Motorenentstörung 26
I Elektro-Flachbahn (1:12) 28
I / 1 Spezifikationen Elektro-Flachbahn (1:12) 28
I / 2 Jahresteil Elektro-Flachbahn (1:12) 29
J Elektro-Flachbahn Pro 10 31
J / 1 Spezifikationen Elektro-Flachbahn Pro 10 31
J / 2 Jahresteil Elektro-Flachbahn Pro-10 32
K Elektro-Flachbahn TW-Scale Expert 33
K / 1 Spezifikationen Elektro-Flachbahn TW-Scale Expert 33
Jahresteil Elektro-Flachbahn TW-Scale Expert(1:10) 36
L Elektro-Flachbahn TW-Scale Standard 37
L / 1 Spezifikationen Elektro-Flachbahn TW-Scale Standard 37
Jahresteil Elektro-Flachbahn TW-Scale Standard 37
M Elektro-Flachbahn F1 38
M / 1 Spezifikationen Elektro-Flachbahn F1 38
M / 2 Jahresteil Elektro-Flachbahn F1 38
N Drift 39
Geschäftsordnung 44

Generelles Reglement Elektro Flachbahn

A Allgemeines

A / 1 Rennleiter, Zeitnehmer, Offizielle und Jury

A / 1.1. Der Rennleiter ist verpflichtet, während eines Laufs ausschließlich das Renngeschehen zu beobachten. Die Durchsage: "Nr.1 fertig, Nr.2 fertig, usw." und die gleichzeitige Beobachtung eines Monitors beim Zieleinlauf ist dem Rennleiter nicht gestattet. Diese Aufgabe ist ausschließlich dem Zeitnehmer vorbehalten. Die Pflichten des Rennleiters und Zeitnehmers müssen demzufolge von zwei verschiedenen Personen übernommen werden.

A / 1.2. Rennleiter

/ 1.2.1. Der Rennleiter hat die absolute Autorität während der **gesamten Veranstaltung**. Seine Handlungen unterliegen streng diesem Reglement. Bei Erfordernis kann aber der zuständige Sektions-Obmann (in Abwesenheit ein EL-Vorstandsmitglied) korrigierend eingreifen.

/ 1.2.2. Der Rennleiter (oder sein Stellvertreter) muss während der gesamten Veranstaltungsdauer bei der Rennleitung anwesend und durch aktiven Einsatz tätig sein (Training, Vorläufe, Finale).

/ 1.2.3. Der Rennleiter ist startberechtigt, wenn der veranstaltende Klub eine geeignete Ersatzperson stellt (die Rennleiterfunktion wird für diese Zeit von dieser Ersatzperson übernommen).

/ 1.2.4. Entscheidungen der Rennleitung sind zumindest allen Fahrervertretern ehestens (sofort nach dem betroffenen Lauf) zur Kenntnis zu bringen und an der Anschlagtafel auszuhängen, sowie in den Ergebnislisten zu vermerken.

A / 1.3. Zeitnehmer

Für die Zeitnahme ist ein Zeitnehmer erforderlich, der in Verbindung mit der „AMBrc – Zeitmesseinrichtung“ (inkl. Computer mit Monitor und Drucker) und dem „RCM-Programm“ für eine einwandfreie Wertung der einzelnen Rennfahrzeuge Sorge trägt. Der Zeitnehmer untersteht nicht dem Rennleiter, arbeitet jedoch in Eigenverantwortung mit ihm zusammen. Seine Handlungen unterliegen ebenfalls streng diesem Reglement.

A / 1.4. Fahrervertreter

Der Fahrervertreter ist eine **Vertrauensperson** nach Wahl des jeweiligen **Clubs**, muss bei der Anmeldung dem Veranstalter genannt werden und ist von der Rennleitung anzuerkennen (Gesprächspartner zwischen Veranstalter und den Fahrern des Clubs).

A / 1.5. Jury

Die Jury besteht aus dem Rennleiter und den Fahrervertretern der teilnehmenden Clubs. Jedes Jurymitglied hat dabei eine Stimme. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Rennleiter.
Die Jury darf keinen Punkt zur Abstimmung bringen, der in krassem Gegensatz zu einem vorhandenen Reglementpunkt steht und darf auch keine neue Bestimmung zum bestehenden Reglement beschließen.
Die Fahrervertreter müssen Gelegenheit haben, sich mit Fahrern ihres Clubs absprechen zu können (erst danach kann eine Jury-Abstimmung vorgenommen werden).
Die Abstimmung erfolgt getrennt nach Klassen (z.B. Standard und Expert)

A / 1.6. Weitere Offizielle

Bei STM-Läufen ist es erforderlich, neben dem **Rennleiter** und dem **Zeitnehmer** noch mindestens **zwei weitere Offizielle** für die **technische Abnahme** und die Senderdeponie mit Transponderausgabe vorzusehen.

A / 1.7. Modus zur Durchführung einer direkten Abstimmung:

Alle Fahrer werden durch den Rennleiter aufgefordert, sich an einem bestimmten Punkt einzufinden. Die Abstimmung erfolgt durch Einnehmen einer der Stimme entsprechenden Position (z.B. alle JA rechts, alle NEIN links). Bei Stimmengleichheit Rennleiterentscheid. Sollte ein Fahrer 5 Minuten nach Aufruf durch den Rennleiter nicht anwesend sein, so verzichtet er auf sein Stimmrecht.
Die Abstimmung erfolgt getrennt nach Klassen (z.B. Standard und Expert)

A / 2 Vergabemodus für nationale Meisterschaften (STM bzw. LM)

A / 2.1. Die Bewerbungsfrist für einen Lauf zu einer nationalen Meisterschaft (STM, LM) endet 4 Wochen vor der ÖFMAV-Generalversammlung.
Ausnahme: Für die Austragung eines STM-Laufes in der Klasse 1:12 müssen die Bewerbungen bis zum 30.Juni beim zuständigen Sektionsobmann abgegeben werden.

A / 2.2. Die Auswahl der Rennstrecken für STM- und LM-Läufe erfolgt bei der jährlichen OFMAV-GV. Bei der Vergabe der Läufe werden Kriterien wie Bahnzustand, Organisation (Rennleitung / Zeitnahme), Fahrerlager und das Umfeld berücksichtigt.
Bei der Laufvergabe wird auch darauf geachtet, ob und wie viele Starter eines Vereines im Vorjahr bei verschiedenen STM- oder LM-Läufen teilgenommen haben (Relation zur Lizenz-Anzahl).
Strecken mit Fahrerlager und Tischen werden bei der Vergabe von Läufen bevorzugt behandelt.

A / 2.3. Voraussetzung für eine nationale Meisterschaft sind mindestens 2 verschiedene Veranstalter auf mindestens 2 verschiedenen. Strecken (Ausnahme: Einzelveranstaltung bei STM-Läufen)

A / 2.4. Eine Verschiebung eines ÖFMAV-sanktionierten Rennens, LM bzw. STM ist nicht möglich.

A / 3 Anforderungen an den Veranstalter

A / 3.1. Bei STM-Läufen muss **ein fixer Stromanschluss** zur Verfügung stehen (siehe A / 4.13).

A / 3.2. Während des Trainings muss eine **Frequenztafel** vorhanden sein und auch benützt werden können. Sie ist in der Nähe der Senderdeponie oder beim Fahrerpodest anzubringen.

A / 3.3. Die automatische **Rundenzählanlage** bei STM-Läufen muss eine Zählgenauigkeit von **1/100 Sekunde** aufzuweisen.

A / 3.4. Der jeweilige **Veranstalter** hat verpflichtend nach dem eigenen Rennen (spätestens in der anschließenden Woche) folgende Dinge an die entsprechenden Stellen weiterzugeben:

/ 3.4.1. an den **nächsten Veranstalter** (über einen Fahrer des nächsten Veranstalters, den Sektionsobmann oder per Post) innerhalb einer Woche

- ein USB STICK mit Daten des jeweiligen Rennens, sowie einen Ausdruck der Tages- und Gesamtwertung.
- den Messkoffer der technischen Abnahme

/ 3.4.2. an den **zuständigen Sektionsobmann** (sofort nach dem Rennen – **spätestens in der folgenden Woche**)

- Die **kompletten** Daten des jeweiligen Rennens (am besten als ZIP-File **per E-Mail**, Überbringer oder Post)
- nachstehende Ergebnislisten der Zeitnahme (elektronisch **per Email**) :
  - Ergebnis nach allen gefahrenen Vorläufen (Vorlaufreihung mit allen Vorlaufzeiten und Vorlaufpunkten)
  - Endergebnis nach dem letzten Finale (mit allen Finalzeiten und Finalpunkten, sowie den Gesamtpunkten)
  - Rangliste (ab dem 2.Saison-Rennen jeder Klasse)

A / 3.5. Jeder Veranstalter eines STM-Laufes muss seine Strecke spätestens 1 Monat vor dem Rennen vom zuständigen Sektionsobmann (oder einer von diesem ermächtigten Person) abnehmen lassen. Hier sollen dann gemeinsam mit dem Veranstalter verschiedene Einzelheiten wie Bahnzustand, Bahnbreite, Einsicht auf die Rennstrecke, Streckenbegrenzung, Stromversorgung, Platzbedarf, etc. begutachtet sowie die gesamte Rennorganisation durchbesprochen werden.

A / 3.6. Sollten besprochene Mängel bei der Abnahme der Rennstrecke bis zum Rennen nicht oder nur mangelnd behoben worden sein, so hat der OFMAV-Elektro-Vorstand das Recht, den Verein mit entsprechenden Sanktionen zu belegen (z.B. eine Sperre bis zur Behebung der Mängel und eine Geldstrafe / Bescheid nach EL-Sekt.-Vorst.-Beschluss).

A / 4 Anforderungen an die Strecke

A / 4.1. Eine Strecke, die nicht den Anforderungen entspricht, kann durch die Jury abgelehnt werden (siehe A / 1.5). Aus der Ablehnung der Strecke entsteht nicht automatisch das Recht auf Austragung eines Ersatzrennens auf dieser Strecke. Im Gegenteil, der Veranstalterclub wird für die Dauer eines Jahres für eine derartige Veranstaltung gesperrt (Entscheidung des OFMAV-Elektro-Vorstandes).

A / 4.2. Die Streckenführung muss Links- und Rechtskurven aufweisen und kann eine oder mehrere Geraden beinhalten.

A / 4.3. Die Strecke muss vom Fahrerpodest aus unbehindert eingesehen werden können.

A / 4.4. Die Länge des Kurses soll an der Ideallinie gemessen werden.

A / 4.5. Die Außenbegrenzung muss so beschaffen sein, dass Fahrzeuge, die eine Kurve verfehlen oder außer Kontrolle geraten sind, abgefangen werden. Bei der Auswahl der äußeren Begrenzung sollte die Sicherheit der Zuschauer, nicht die der Fahrzeuge, maßgebend sein.

A / 4.6. Es muss eine Innenbegrenzung vorhanden sein. Sie soll Kurvenschneiden vorbeugen und verhindern, dass Fahrzeuge in andere Streckenteile gelangen können. Sie darf aber die Sicht auf die Strecke nicht unzumutbar einschränken.

A / 4.7. Die Begrenzungen dürfen keine Rampen bilden, durch die Fahrzeuge in den Zuschauer- oder Boxenbereich abgelenkt werden können.

A / 4.8. Die Streckenbegrenzungen sollen verhindern, dass Fahrzeuge auf andere Streckenabschnitte gelangen können. Durch entsprechende Vorkehrungen muss aber einem von der Strecke abgekommenen Fahrzeug ein Wiedereinfahren möglich sein.

A / 4.9. Das Eingreifen von Streckenposten soll durch die Verwendung von geeigneten Begrenzungen minimiert werden.

A / 4.10. Die Verwendung von Autoreifen als Streckenbegrenzung ist nicht zulässig.

A / 4.11. Es muss eine Start/Ziellinie vorhanden sein, welche sich mit der Messschleife der Rundenzählanlage deckt.

A / 4.12. Rund um die Strecke sind mit den Startnummern gekennzeichnete Plätze für die Streckenposten vorzusehen.

A / 4.13. Für jeden Teilnehmer muss ein Elektroanschluss von 230 V und min. 120 W zu Verfügung stehen, eine Steckdose entsprechender Leistung für bis zu 8 Fahrer ist verpflichtend.
Entfernung Arbeitsplatz-Steckdose darf max. 10 m betragen.

A / 4.14. Um für **alle Fahrer gleichmäßig gute Bedingungen** zu schaffen, hat der Veranstalter für die **Reinheit** und gleichmäßige **Griffigkeit** der gesamten Strecke (Länge und Breite) zu garantieren (ev. durch aufbringen von Zuckerwasser)

A / 5 Ausschreibung

A / 5.1. Die Ausschreibung für alle OFMAV-Rennen muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- Bezeichnung des Rennens (STM, LM, sonstige),
- Datum und Ort (wenn möglich Lageplan beilegen und Quartierliste mitsenden),
- auszutragende Klasse/n, ungefährer Zeitplan, Hinweis auf das gültige Reglement,
- OFMAV-sanktioniert (Zustimmung des OFMAV-Elektro-Vorstandes erforderlich),
- eventuelle Teilnahmebeschränkungen (Teilnehmerzahl 80 – 120 / Einzellauf 150),
- Rennleiter namentlich anzuführen,
- Zeitnehmer (namentlich anzuführen)
- Nennadresse, Nennschluss und Nenngeld
- Angaben über Verpflegung, WC, Waschgelegenheit,
- Angaben über Stromanschluss, Kompressor, Boxentische und Regenschutz.
- Angaben zu Maximaler Übersetzung bei Klasse Standart (falls beschlossen)
- Angaben über Trainingsmöglichkeiten am Freitag des Rennwochenendes (ein Verbot des Trainings am Freitag darf nicht ausgesprochen werden).

A / 5.2. Jeder STM-Veranstalter muss seine Ausschreibung bis **Ende März** des Veranstaltungsjahres an den Sektions-Schriftführer EF senden (per Email oder Post).

A / 5.3. Die Ausschreibungen der Rennveranstaltungen werden vom **Rennveranstalter an alle Vereine**, welche OFMAV-Lizenzinhaber in den Elektrosektion gemeldet haben, versandt.
(Anforderung der aktuellen Adressen beim Sektionsschriftführer bzw. OFMAV-Schriftführer)

A / 5.4. Die Ausschreibungen für STM-Läufe und anderer OFMAV-Rennen (LM und sankt. Rennen) müssen spätestens **2 Wochen vor Nennschluss** bei allen Elektroklubs eingetroffen sein.

A / 5.5. Die auf der Ausschreibung angeführten Einrichtungen wie WC, Verpflegung, Kompressor und Stromanschluss 230 Volt müssen **auch** bereits **während** des offiziellen **Trainings** am Vortag zur Verfügung stehen.

A / 6 Nennung

A / 6.1. Nennungen müssen fristgerecht bis zum Nennschluss eingereicht werden.
Nennungen, die nach dem Nennschluss beim Veranstalter eingehen, können abgelehnt werden.

A / 6.2. Die Nennformulare müssen sorgfältig, vollständig und leserlich ausgefüllt sein.
Der Veranstalter kann Nennungen, die nicht entsprechen, ablehnen.
Es müssen **3** verschiedene **Frequenzen** als **5-stellige Zahl in MHz** und die entsprechende Klasse angegeben werden, auch wenn der Teilnehmer eine Synthesizer-Anlage benutzt! Der Hinweis „Synth“ ist in diesem Fall jedoch ebenfalls anzuführen.
Benutz der Teilnehmer ein DSM - System so reicht diese Angabe alleine aus.
Außerdem ist verpflichtend eine AMB/RC Transpondernummer zu nennen.

A / 6.3. Für OFMAV-sanktionierte Rennen gilt: Nennung eine Woche vor dem Event (Rennen am Sonntag - Nennschluss eine Woche vorher, Poststempel Samstag / Fax oder Email Sonntag).
Für STM-Läufe sind in jedem Fall die Nennformulare des OFMAV zu verwenden. **Nachnennungen** sind bis 18 Uhr am Vortag der Veranstaltung möglich (meistens Freitag) (siehe A / 7.4).
Die Vergabe von Restplätzen bei einem STM-Lauf, bei dem das Teilnehmerlimit überschritten wurde, wird nach Absprache zwischen EL-Vorstand und Veranstalter entschieden.

A / 6.4. Die Nennung zu STM-Läufen muss durch die Clubs erfolgen (nicht durch die Fahrer). Gleichzeitig mit der Nennung müssen die Clubs auch einen Fahrervertreter namhaft machen.

A / 6.5. Entscheidungen zum ÖFMAV-Reglement dürfen nicht über den Zivilrechtsweg eingeklagt werden. Mit der Abgabe der Nennung verzichtet der Fahrer auf den Rechtsweg

A / 6.6. Präsenzdiener/Zivildienstleistende können ihre Nennung kostenfrei bis 18 Uhr am Vortag des Rennens zurückziehen, da sie nicht immer wissen, ob sie am Rennwochenende dienstfrei sind.

A / 7 Nenngeld, Abgabe an den OFMAV

A / 7.1. Die Höhe des Nenngeldes für STM-, und LM-Läufe, sowie der an den OFMAV abzuführende Anteil des Nenngeldes, wird vom OFMAV bei der GV in EL-Sektionsmeeting festgelegt (siehe G / 3).

A / 7.2. Zahlungsweise bei STM-Läufen:
Die Zahlung des Nenngelds erfolgt **clubweise**, **gesammelt**, durch den **Fahrervertreter zu Beginn** des offiziellen Trainings am 1.Tag der Veranstaltung.
Jeder **Fahrervertreter** eines Clubs ist für seine teilnehmenden Clubkollegen **haftbar**.

A / 7.3. Rückerstattung:
Nenngeld ist Reuegeld und wird grundsätzlich **nicht zurückgezahlt**. Das Nenngeld wird nicht zurückgezahlt, wenn der Bewerber ohne oder mit ungenügender Begründung dem Start fernbleibt oder kurzfristig ohne triftigen Grund seine Nennung zurückzieht.
Ausnahmen:
- Präsenz- und Zivildiener (siehe A / 6.5)
- Absage der Veranstaltung (siehe F / 2.1)
- Ablehnung der Strecke / Ausnahme (siehe F / 2.2)

A / 7.4. Für **Nachnennungen** (nach Nennschluss) ist das **doppelte Nenngeld** zu entrichten

A / 8 „Doping“

A / 8.1. Steht ein Teilnehmer, Mechaniker oder ein Offizieller unter Alkohol- oder Drogeneinfluss, so wird der Fahrer unmittelbar disqualifiziert, bzw. der Offizielle / der Mechaniker „außer Dienst“ gestellt.

B Landesmeisterschaften

B / 1 Allgemeines

B / 1.1. LM´s werden vom OFMAV akzeptiert und sanktioniert, wenn das Einverständnis aller anwesenden Clubs des/der betreffenden Bundeslandes/-länder beim EL-Sektionsmeeting vorliegt.

B / 1.2. Wenn ein LM-Veranstalterclub einen LM-Lauf an einem Wochenende durchführt, darf kein anderer LM-Veranstalterclub, der im gleichen Durchführungsbereich (z.B. W/NÖ, St/K) ansässig ist, zur gleichen Zeit ein anderes Rennen (Clublauf, etc.) durchführen.
Bei Zuwiderhandeln wird diesem Club der im Veranstaltungsjahr bewilligte LM-Lauf gestrichen oder – wenn dieser Lauf bereits durchgeführt wurde – dessen Wertung aus dem LM-Gesamtergebnis herausgenommen und der Club selbst für das darauf folgende Jahr von der Vergabe von Landesmeisterschaften im betroffenen Gebiet ausgeschlossen.

B / 2 Zulassung

B / 2.1. Grundsätzlich gibt es keine Teilnahmebeschränkung.
Es können alle OFMAV-Lizenzfahrer in die LM-Wertung aufgenommen werden (z.B. Teilnehmer aus anderen Bundesländern und ausländische OFMAV-Lizenzinhaber).
Die Annahme der Nennungen muss in der Reihenfolge: "1. OFMAV-Fahrer, 2. Club-Fahrer, 3. andere Fahrer" erfolgen.

B / 3 Wertung

B / 3.1. OFMAV-Fahrer werden in eigene Finale eingeteilt und in einer laufenden Gesamtwertung wird unter den OFMAV-Fahrern der Landesmeister ermittelt. Alle anderen Teilnehmer werden ebenfalls in eigene Finale eingeteilt, aber in keiner Gesamtwertung geführt (Mindestteilnehmerzahl für ein eigenes Finale sind 3 Starter).
Ausnahme: OFMAV-Fahrer und Clubfahrer (o./u. Gäste) können im gleichen Finale starten, wenn separat gewertet wird (max.1 bis 2 Gäste o./u. 1 bis 2 Clubfahrer / weniger als 3 Fahrer).

B / 3.2. restliche Punkte zur Wertung siehe F / 15 & F / 16

C Staatsmeisterschaften

C / 1 Allgemeines

C / 1.1. STM´s werden prinzipiell in den Elektro-Flachbahn Klassen Tourenwagen Scale (Expert und Standard), Pro 10 ,1:12 und F1 durchgeführt.

C / 1.2. STM-Läufe dürfen **nicht als Subwertungen** von internationalen Rennen veranstaltet werden

C / 1.3. Eine Woche vor und nach bzw. während einer EM oder WM dürfen keine STM-Läufe in den jeweiligen Klassen stattfinden.

C / 1.4. Staatsmeisterschaft Austragungsmodus (Zeitablauf):

/ 1.4.1. Einzelveranstaltung (nur ein Lauf pro Klasse):
1. Tag 9.00-14.00 Uhr offizielles Training
ab 14.30 Uhr Vorläufe (wenn möglich 3 Durchgänge)
2. Tag 7.00- 8.30 offizielles Training
ab 09.00 Uhr Vorläufe (restliche Vorläufe)
im Anschluss an die Vorläufe Finalläufe

/ 1.4.2. Rennserie (mehrere Läufe pro Klasse):
1. Tag: 13.00-18.00 Uhr offizielles Training
2. Tag: 7.00- 8.30 offizielles Training
ab 09.00 Uhr Vorläufe
im Anschluss an die Vorläufe Finalläufe (alle Finalläufe (A, B, C…) müssen in gleicher Anzahl gefahren werden)

C / 1.5. Sollte es in einer Klasse nur 1 STM-Lauf (Einzellauf) geben, so muss dieser in der Haupt-Ferienzeit ausgetragen werden, um speziell Jugendlichen eine Teilnahme zu ermöglichen.

C / 1.6. Sind zu einem STM-Lauf weniger als 40 Starter gemeldet, kann der Veranstalter nach **Genehmigung** durch den zuständigen Sektionsobmann eine oder mehrere Gästeklassen zusätzlich starten lassen. Für den Veranstalter haben jedoch bei all seinen Entscheidungen der STM-Lauf Vorrang.

C / 2 Zulassung

C / 2.1. Es sind alle OFMAV-Fahrer startberechtigt, die eine gültige OFMAV-Lizenz einer Elektrosektion besitzen (auch ausländische Lizenzinhaber).
Eine allfällige Teilnahmebeschränkung ist dem Jahresteil des Reglements zu entnehmen (wird bei der alljährlichen OFMAV- G.V. im EF-Sektionsmeeting beschlossen).

C / 3 Wertung

C / 3.1. Wertung siehe F / 15 & F / 16

D Europa- und Weltmeisterschaften

D / 1 Allgemeines

D / 1.1. Interessenten für einen Start bei einer EM bzw. WM in dem der aktuellen Rennsaison folgenden Jahr, haben ihren Wunsch an einer Teilnahme über ihren Club beim zuständigen EF-Sektionsobmann bis 30. September (Deadline), der dem gewünschten Eventjahr vorgelagerten aktuellen Rennsaison mittels OFMAV-Formular (EM_WM_EF.PDF / EM_WM_EB.PDF), zu beantragen.
Gleichzeitig mit dem Antrag ist die Anmeldegebühr auf das Sektionskonto einzuzahlen. (Anträge ohne Hinterlegung der Anmeldegebühr können nicht angenommen werden.)
Auf Grundlage dieser Anmeldungen werden die Startplätze bei der EFRA Generalversammlung Anfang November beantragt.

D / 1.2. Die Höhe der Anmeldegebühr (siehe auch G / 3) richtet sich nach dem Beitrag, den der OFMAV an die internationalen Verbände zu überweisen hat. Sollte die Vorschreibung – aufgrund von Währungsschwankungen, etc. – durch die internationalen Verbände geringer ausfallen, so wird der Differenzbetrag rückerstattet.

D / 1.3. Für die Teilnahme an einer EM bzw. WM ist eine internationale Lizenz (EFRA) notwendig. Diese kann über den eigenen Club beim OFMAV-Kassier beantragt werden (siehe auch G / 3)

D / 2 Verteilung der vorhanden EM- bzw. WM-Plätze

D / 2.1. Für die EM fix qualifiziert sind die jeweils vier bestplatzierten Fahrer in der entsprechenden Klasse der vergangenen STM, sofern sie ihr Interesse an einer Teilnahme gemäß D / 1.1 bekundet haben. Weitere Startplätze werden nach der Rangliste der aktuellen Rennsaison an die Bewerber vergeben. Teilnehmer der Standardklasse TW sind nicht Startberechtigt.

D / 2.2. Für die WM können sich je nach vorhandenen Startplätzen die Bestplatzierten der beiden vergangen STM’s bewerben.

D / 2.3. Wenn ein Startplatzkontingent nicht ausgeschöpft wird und es aus sportlichen Sicht keine Einwände bestehen, können auch Fahrer eine Teilnahmeberechtigung erhalten, die den Punkt D / 2.1 nicht erfüllen.

D / 3 Abmeldung von EM / WM

D / 3.1. Ergibt es sich nach Ende Februar, dass ein gemeldeter Fahrer nicht teilnehmen will, so hat er das umgehend (jedenfalls ausreichend vor der Veranstaltung) dem zuständigen Sektionsobmann mitzuteilen. Ansonsten wird er für alle derartigen Veranstaltungen in der nächsten Saison seitens des Verbandes gesperrt. Die Anmeldegebühr verfällt in jedem Fall.

D / 4 Nachnennungen zu EM

D / 4.1. Bis 1 Monat vor der EM kann ein Re-Allocation Platz beantragt werden. Dies kostet jedoch das 1,5-fache einer normalen Anmeldegebühr. (Re-Allocation ist eine Warteliste bei der EFRA, wo zurückgelegte - nicht genützte - Plätze neu vergeben werden)

D / 5 Rückerstattung von Anmeldegebühr

D / 5.1. Interessenten, die keinen Startplatz erhalten, bekommen die Anmeldegebühr in voller Höhe zurück.

D / 5.2. Geht ein Startplatz bei einer EM bzw. WM durch Verschulden eines österreichischen Teilnehmers verloren, verfällt die Anmeldegebühr und wird dieser für die nächste derartige Veranstaltung seitens des Verbandes gesperrt.

D / 5.3. Zieht ein Fahrer seine Teilnahme beim zuständigen Sektionsobmann zurück, nachdem beim internationalen Verband die Startplätze beantragt wurden, so erhält er die Anmeldegebühr zurück, sobald ein von Ihm zu nennender Ersatzfahrer die Anmeldgebühr auf das Elektro-Sektionskonto eingezahlt hat.

E OFMAV-sanktionierte Rennen

E / 1 Allgemeines

E / 1.1. Die Zustimmung des OFMAV kann für alle Rennen beantragt werden, die nach dem OFMAV-EF-Reglement ausgetragen werden (gilt für alle OFMAV-Clubs).

E / 1.2. OFMAV-sanktionierte Rennen werden in den OFMAV-Kalender aufgenommen.

E / 1.3. Für die Durchführung eines OFMAV-sanktionierten Internationalen Rennens (z. B. : I.R. = Int. Rennen) ist der Terminwunsch wie bei einer STM oder LM mittels eines OFMAV-Antragsformulares rechtzeitig vor dem Sektions-Meeting anlässlich der jährlichen OFMAV-GV einzureichen.

E / 1.4. Für die Aufnahme in den Int. OFMAV-Rennkalender und die Priorität, zwischen den STM- und LM-Rennen bei den Terminwünschen berücksichtigt zu werden, ist eine Anmeldegebühr bis spätestens 4 Wochen vor der GV auf das Sektionskonto einzubezahlen (siehe G / 3). (Sonstige Abgaben an den OFMAV sind nicht abzuführen). Angemeldete I.R. können terminlich nicht verschoben – sondern nur abgesagt - werden.

E / 2 Zulassung

E / 2.1. Alle OFMAV-Lizenzinhaber und alle anderen interessierten Teilnehmer können an den Start gehen, sofern der Veranstalter keine Teilnahmebeschränkungen erlässt (OFMAV – Vorrang).

E / 3 Wertung

E / 3.1. Alle Teilnehmer starten entsprechend der Vorgabe des Veranstalters und werden differenziert gewertet (Wertungsvorschläge siehe B / 3).

F Renndurchführung

(für alle OFMAV-Rennen – wie STM, LM und sanktionierte)

F / 1 Allgemeines

F / 1.1. Der Austragungsmodus ist im Reglement festgelegt und kann nur während der OFMAV-GV im EF-Sektionsmeeting geändert werden.

F / 1.2. Ein Rennen beginnt mit dem offiziellen freien Training (wie in der Ausschreibung angegeben).

F / 1.3. Absolutes Handy-Verbot auf dem Fahrerpodest und im unmittelbaren Bereich der Rennstrecke – Handy muss **ausgeschaltet** sein (Sanktionen siehe F / 17.2.18).

F / 2 Absage und Abbruch von Rennen

F / 2.1. Ein Rennen gilt als **abgesagt**, wenn eine Durchführung des Rennens nicht möglich ist und **dies vor dem Beginn des offiziellen Trainings** bekannt gegeben wird, oder wenn die Strecke **nach dem Beginn des offiziellen Trainings** von den Fahrervertretern abgelehnt wird. In beiden Fällen entscheidet die Jury (A / 1.5).
Bei Absage ist das Nenngeld **nicht einzuheben bzw. zurückzuzahlen**. (siehe auch A / 7.2)

F / 2.2. Ein Rennen gilt als abgebrochen, wenn die Durchführung des Rennens erst nach dem Beginn des offiziellen Trainings unmöglich wird. In diesem Fall fällt das Nenngeld dem Veranstalter zu.

F / 2.3. Es gibt **keine** Regenrennen **während** eines **Niederschlages** (Regen, Schnee, Eis, Graupel). Bei feuchter Fahrbahn ohne Lachen und ohne weiteren Niederschlag kann unter Berücksichtigung von F / 14.1 gefahren werden.

F / 2.4. Bei Witterungsproblemen kann das gesamte Training auf ein Minimum von einer Stunde **gekürzt** werden (Entscheidung des **Rennleiters**).

F / 2.5. Muss aus zwingenden Gründen (starker Regen, Unfall, defekte Zeitnahme, etc.) das Rennen **unterbrochen** / zeitlich verschoben werden, so entscheiden **direkt die Fahrer**, ob die Veranstaltung abzubrechen oder fortzusetzen ist (siehe A / 1.7). Die Entscheidung darüber darf nicht später als 180 Minuten nach der Unterbrechung gefällt werden und muss in den Resultaten vermerkt sein.
Bei dieser Entscheidung ist auch auf die Durchführbarkeit (Zeitplan) zu achten.
Das Rennen darf nicht vor 10 Uhr 30 am Renntag abgebrochen werden,
Bei Problemen mit der Witterung und daraus resultierender Zeitverschiebungen können die Finale durch Direktentscheid der Fahrer (siehe A / 1.7) gekürzt werden (2xA, 2xB, 2xC, etc.).

F / 3 Technische Abnahme

F / 3.1. Alle Fahrer können ihr Fahrzeug vor Beginn der Veranstaltung einer technischen Überprüfung unterziehen lassen. Der Rennleiter hat das Recht, jederzeit Fahrzeuge ohne Angabe von Gründen überprüfen zu lassen.

F / 3.2. Fahrzeuge müssen in jedem Fall nach einem Lauf zur technischen Abnahme gebracht werden. Außerdem, wenn es vom Rennleiter oder vom technischen Kommissar angeordnet wird.

F / 3.3. Wird ein Fahrer wegen Untergewichts disqualifiziert, so kann dieser eine nochmalige, unverzügliche Abwaage in einem windgeschützten Raum verlangen.

F / 3.4. Jeder Fahrer darf nur **ein Fahrzeug** pro Klasse einsetzen.

F / 3.5. Im Zweifelsfalle ist der Nachweis der Legalität des Fahrzeuges durch den Teilnehmer zu erbringen.

F / 3.6. Ein Austausch wesentlicher Teile darf nur mit Genehmigung des Rennleiters durchgeführt werden.

F / 3.7. Die Geräte zur „Technischen Abnahme“ - Messkoffer (Messlehren + Waage / Induktionsgerät) - werden vom jeweiligen OFMAV-Sektionsobmann beim 1.Saison-Rennen dem 1.Veranstalter zur Verfügung gestellt (Depot beim zuständigen Sektions-Obmann).
Die **Weitergabe** dieses Messkoffers obliegt dem **jeweiligen Club** (Weitergabe von 2+4wd an 2+4wd-Veranstalter und Pro10/TW/1:12 an Pro10/TW/1:12 Veranstalter, bis zum letzten Rennen des Jahres). Danach retour an die Sektions-Obmänner !

F / 4 Frequenzen, Frequenzwechsel, Senderanlage

F / 4.1. Vor Beginn der Vorläufe (bzw. des gezeiteten Trainings) müssen alle Sender bei der Senderdeponie abgegeben werden. Bei der Abgabe muss die Senderfrequenz mit der auf der Startliste angeführten (meist identisch mit der ersten in der Nennung angegebenen) Frequenz übereinstimmen und der Sender abgeschaltet sein.
Eventuell notwendige Frequenzwechsel sind dem Fahrer rechtzeitig vor dem Start mitzuteilen und diese **Veränderung muss auch vom Zeitnehmer im Programm eingegeben werden**.
Es ist für die Zeitnahme auch verpflichtend, Frequenzüberschneidungen und Frequenzwechsel auf dem Aushang deutlich zu kennzeichnen.
Bei den Frequenzen ist ein Mindestfrequenzabstand von **20 kHz bzw. Spiegelfrequenzen von 455 kHz** (+ und -) zu beachten. Wird mit 20 kHz-Frequenzabstand im Programm gearbeitet, so wird dies berücksichtigt und in der üblichen Form gekennzeichnet (* hinter den Frequenzen,...). Dies ist besonders für die Finalläufe wichtig.

F / 4.2. Folgende Maßnahmen sind bei Frequenzproblemen erforderlich in den...

/ 4.2.1. ... Vorläufen: Frequenzwechsel durch den Fahrer mit der höheren Startnummer.

/ 4.2.2. ... Finalläufen: Der langsamere Fahrer (nach den Vorlaufergebnissen) muss bei Bedarf die Frequenz wechseln.

/ 4.2.3. Können die Probleme dann noch immer nicht behoben werden, so wird diese Angelegenheit gemeinsam durch Zeitnehmer und Rennleiter mit den betreffenden Fahrern abgeklärt.

F / 4.3. Ohne Zustimmung des Zeitnehmers darf kein Frequenzwechsel vorgenommen werden.

F / 4.4. Wenn ein Frequenzwechsel notwendig ist, muss dem Fahrer eine Frist von 5 Minuten (ab der Bekanntgabe) eingeräumt werden um den Austausch durchzuführen. Diese Frist ist auch zu gewähren, wenn der Frequenzwechsel durch einen Irrtum der Rennleitung notwendig wird.

F / 4.5. Fahrer, die einen Frequenzwechsel nicht durchführen wollen oder können, verlieren ihre Startberechtigung für den betroffenen Lauf.

F / 4.6. Vor jedem Lauf einer neu zusammengestellten Gruppe und vor dem ersten Lauf jeder Finalgruppe muss eine Frequenzkontrolle durchgeführt werden. Treten dabei Störungen auf, so muss durch entsprechende Maßnahmen Abhilfe geschaffen und der Start eventuell verschoben werden.

F / 4.7. Werden Störungen durch einen offensichtlich schadhaften Sender oder durch einen vom Fahrer vorgenommenen falschen Frequenzwechsel verursacht, so kann der Start trotzdem erfolgen. Der die Störungen verursachende Fahrer ist aber so lange von der Teilnahme auszuschließen, bis der Fehler behoben ist oder eine andere fehlerfrei funktionierende Anlage verwendet wird.

F / 4.8. Es ist strengstens verboten, den Sender mit zusätzlichen oder externen Akkus/Batterien zu betreiben.

F / 5 Training

F / 5.1. Bei STM-Läufen sind vor dem eigentlichen Rennen mindestens **5 Stunden für offizielles Training** (freies Training) vorzusehen. Eine Verlängerung des offiziellen Trainings ist nach rechtzeitiger Bekanntgabe möglich.

F / 5.2. Der Veranstalter das Rennen mittels Trainingslisten organisieren (Trainingszeitraum pro Gruppe: Laufdauer + 3 Minuten).

F / 5.3. Fahrer, die am Vortag des STM-Laufes **außerhalb** der angegebenen Trainingszeiten trainieren, werden von dieser Veranstaltung **ausgeschlossen** (Sanktion F / 17.2.18).

/ 5.3.1. Trainingsbeginn:
Der offizielle STM-Trainingsbeginn ist am Vortag des Rennens (meist Samstag) um 13.00 Uhr (bei Einzelveranstaltungen ab 9 Uhr). Ein inoffizielles Training vor diesem Zeitpunkt ist möglich, sofern in der Ausschreibung angegeben. Regel wird dahingehend ergänz: Wenn am Freitag trainiert werden kann, muss dies vom Veranstaltenden Verein in der Ausschreibung angegeben werden. Es kann einen Trainingsgebühr verlangt werden (gehört nicht zum offiziellen Training).

F / 5.4. Eine Vorverlegung des offiziellen Trainings am 1.Trainingstag ist nicht möglich.

F / 5.5. Gezeitetes Training ist nur nach dem freien offiziellen Training nach Ankündigung des Rennleiters möglich (und nicht während des freien Trainings).

F / 6 Gruppeneinteilung - Vorläufe

F / 6.1. Allgemeines

/ 6.1.1. Die Vorlaufgruppen sind nach der Qualifikation der Fahrer und nicht nach den verwendeten Frequenzen einzuteilen.

/ 6.1.2. Weniger routinierte Fahrer dürfen in den Vorläufen nicht mit erfahrenen Fahrern in einer Gruppe starten.

/ 6.1.3. Die Vorläufe beginnen mit der weniger routinierten Gruppe und enden mit den Routiniers.

/ 6.1.4. Die Gruppeneinteilung und die Reihenfolge der Gruppen ist an der Anschlagtafel auszuhängen.

/ 6.1.5. Die Gruppeneinteilung darf nur bei schwerwiegenden Problemen, die nicht anders gelöst werden können, geändert werden (durch Jury-Entscheid - siehe A / 1.5).

/ 6.1.6. Die Gruppen sollen möglichst gleich groß sein. Wenn verschieden große Gruppen notwendig sind, so sind die Routiniers in die größeren Gruppen einzuteilen.

F / 6.2. Zusatz Staatsmeisterschaft

/ 6.2.1. Sind für einen STM-Lauf weniger als 35 Teilnehmer genannt, so können 5 Vorläufe zur Ermittlung der Startaufstellung durchgeführt werden.
Ansonsten, oder bei starken Zeitverzögerungen, werden 4 Vorläufe gefahren.

/ 6.2.2. Die Vorlaufgruppen für STM-Läufe werden ausschließlich nach dem Stand in der STM, und nicht nach den angegebenen Frequenzen, eingeteilt.
Dabei gilt: Für das erste Rennen einer neuen Saison werden die Fahrer nach dem Endstand der STM des Vorjahres eingeteilt, für das zweite Rennen gilt der Endstand des Vorjahres (gewertet wie ein normaler Lauf) und das erste Rennen der laufenden STM und ab dem dritten Rennen der aktuelle Stand der STM (ohne Streichresultate).

/ 6.2.3. Bei Punktegleichstand (Endstand des vergangenen Jahres und erstes Rennen des Jahres) zählt für die Einteilung der Vorlaufgruppen die bessere aktuelle Wertung = Ergebnis des ersten Rennens des Jahres.

/ 6.2.4. Bei STM-Läufen sind in den Vorläufen mindestens fünf und höchstens zehn Fahrer je Gruppe vorzusehen, es sollte jedoch versucht werden mindestens 8 Teilnehmer pro Gruppe einzuteilen.

/ 6.2.5. Bei der Zeiteinteilung für die Vorläufe ist auf mindestens 60 Minuten Zeit zwischen den Starts der gleichen Vorlauf-Gruppe für das Laden und etwaige Wartungsarbeiten zu achten.

/ 6.2.6. Zwischen zwei aufeinander folgenden Läufen muss ein Zeitraum von mindestens 2 Minuten liegen (Lauf-Ende bis Start nächster Lauf).

F / 7 Pausen zwischen Vor- und Finalläufen

F / 7.1. Bei der Zeiteinteilung für die Vor- und Final-Läufe ist auf eine Zeitspanne von mindestens **60 Minuten** zwischen den Starts der Vor- bzw. Final-Läufe der gleichen Fahrer für das Laden und etwaige Wartungsarbeiten zu achten.

F / 7.2. Zwischen dem Aushang der Gesamtrangliste der Vorläufe und dem Start des ersten Finallaufes muss aber eine Pause von mindestens 45 Minuten verbleiben.

F / 8 Gruppeneinteilung - Finalläufe

F / 8.1. Allgemeines

/ 8.1.1. In den Finalläufen starten je 10 Fahrer (letztes Finale mindestens 3 Starter).

/ 8.1.2. Anzahl gefahrener Finalläufe: Alle Finale müssen 3x gefahren werden (Ausnahme der unter F/2.5 angeführten Regel). Beim erstellen des Zeitplanes sind die Richtlinien im Anhang zu Hilfe zu nehmen.

F / 8.2. Zusatz Staatsmeisterschaft

/ 8.2.1. Bei der Zeiteinteilung für die Finalrennen ist auf mindestens 60 Minuten Zeit zwischen den Starts der Finalläufe der gleichen Gruppe für das Laden und etwaige Wartungsarbeiten zu achten.

/ 8.2.2. Zwischen zwei aufeinander folgenden Läufen muss ein Zeitraum von mindestens 2 Minuten liegen (Lauf-Ende bis Start nächster Lauf).

F / 9 Startvorbereitungen

F / 9.1. Bei OFMAV-sanktionierten Rennen wird eine automatische Rundenzählanlage verwendet.
Eine Funktionskontrolle des Transponders vor dem ersten Lauf durch die Zeitnahme ist verpflichtend (Zeitnahme).

F / 9.2. Der Transponder muss so montiert sein, dass er richtig zählt aber nicht beschädigt werden kann. Es ist auf entsprechenden Abstand zum Motor und Akku zu achten.
Die Rennleitung oder die Zeitnahme kann eine andere Anbringung des Transponders anordnen, wenn es Probleme bei der Zählung gibt.

F / 9.3. Nach Genehmigung der Rennleitung (z.B. durch Aufruf bzw. nach Ende des vorhergehenden Laufes) kann der Sender bei der Senderdeponie abgeholt werden.
Die Fahrer warten dann in der Nähe des Fahrerpodestes.

F / 9.4. Sobald die Fahrer des vorhergehenden Laufes die Sender und Fahrzeuge abgeschaltet haben, kann die neue Gruppe einschalten und zur Startlinie fahren. Die eingeschalteten Sender dürfen dabei nicht in unmittelbare Nähe der startbereiten Fahrzeuge gebracht werden.

F / 9.5. Stört ein Fahrer mit seiner Ausrüstung die automatische Computer-Zeitnahme, so kann er aufgefordert werden sein Equipment zu wechseln, bis die Störung eliminiert ist.
Solange er die automatische Computer-Zeitnahme stört, ist er von der Teilnahme an Vorläufen und Finalläufen ausgeschlossen.

F / 9.6. Podest-Platzwahl für **die Vorläufe**:
Die Fahrer müssen ihren Platz entsprechend Ihrer **Startnummer** am Podest einnehmen. (Platztausch ist nur nach Absprache zwischen zwei Fahrern möglich).

F / 9.7. Podest-Platzwahl für **die Finalläufe**:
Die Fahrer müssen rechtzeitig vor dem Finale ihren **gewählten** Podest-Platz dem Rennleiter bekannt geben. (die Wünsche werden nach der Reihenfolge der Vorlaufergebnisse berücksichtigt).

F / 9.8. In den Vorläufen sind die Fahrer nach Beendigung der letzten Runde vom Zeitnehmer deutlich einzeln mit ihrer Nummer aufzurufen bzw. in den Finalen mit dem Kommando "Zeit aus, letzte Runde fertig fahren" zu informieren. Die so aufgerufenen Fahrer müssen auf Anweisung des Rennleiters nach dem Ziel ohne Behinderung nachfolgender Fahrzeuge ihr Fahrzeug anhalten und zur Seite stellen. Dies ist besonders bei Vorläufen mit Einzelstart wichtig.

F / 9.9. Erst wenn ein Lauf beendet ist - das heißt, wenn alle Fahrzeuge die Ziellinie überfahren haben - dürfen die Fahrer das Podest verlassen und die Fahrzeuge abholen und abschalten. Die Sender werden ebenfalls abgeschaltet und zusammen mit dem Transponder abgegeben.

F / 10 Streckenposten

F / 10.1. Jeder Fahrer hat in den seinem Lauf nachfolgenden Lauf als Streckenposten zu fungieren. Er muss dies persönlich tun. Auch muss er seine Tätigkeit als Streckenposten jederzeit einsatzbereit, allein und auf dem mit seiner Startnummer gekennzeichneten Platz ausüben und sofort eingreifen, wenn Hilfe notwendig ist (Hände aus der Tasche, kein Getränkekonsum, kein Imbiss, Handy ausgeschaltet, Rauchverbot / Sanktionen siehe F / 17.2.14).
Sein Fahrzeug bleibt inzwischen bei der technischen Abnahme und kann nach dem Lauf wieder abgeholt werden. Die Fahrzeuge der letzten Gruppe bleiben bis zur Freigabe durch einen Offiziellen (oder 5 Minuten nach Lauf-Ende) bei der technischen Abnahme.

F / 10.2. Die Fahrer der letzten Gruppe machen für die erste Gruppe Streckenpostendienst.

F / 10.3. Die Einteilung der Streckenposten für die Finalläufe erfolgt in der gleichen Form wie für die Vorläufe.

F / 10.4. Fehlende Streckenposten sind vom Veranstalter zu stellen (in den Finalläufen ist auf 10 aufzufüllen).

F / 11 Startaufstellung

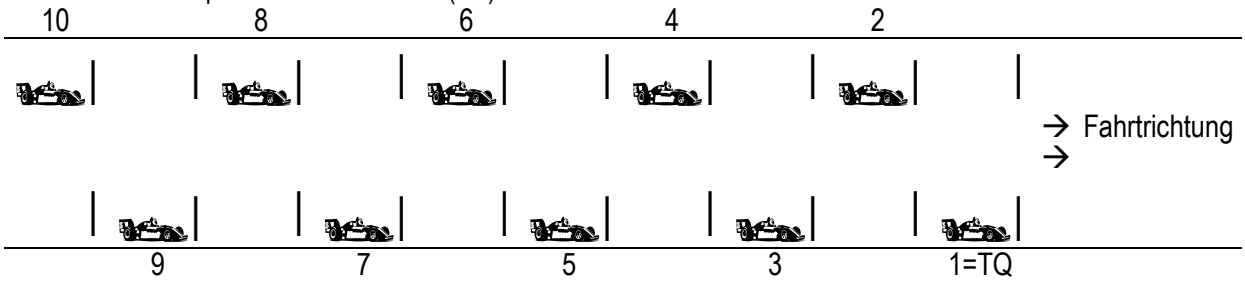
F / 11.1. Vorlauf / Einzelstart

/ 11.1.1. Die Startlinie für den Einzelstart muss mindestens 2 m vor der eigentlichen Start/Ziel-Linie aufgebracht werden. Die Fahrzeuge müssen hinter dieser Linie so aufgestellt werden, dass sie sich gegenseitig nicht behindern.

/ 11.1.2. Ab dem 2. Vorlauf wird in der Reihenfolge der Zwischenwertung gestartet.

F / 11.2. Finale / Formel 1-Start

/ 11.2.1. Der Finalstart erfolgt als Formel 1-Start. Es werden dabei zehn Startreihen im Abstand von 2 m gebildet. In jeder Startreihe steht nur ein Fahrzeug, jeweils versetzt zur vorherigen Startreihe. Die Fahrzeuge sind parallel zum Fahrbahnrand aufzustellen. Der Vorlaufschnellste (TQ) hat die Wahl, ob er innen oder außen starten möchte. Die restlichen Fahrzeuge sind entsprechend auszurichten.
Beispiel: Vorlaufschnellster (TQ) rechts



/ 11.2.2. Startlinie des ersten Fahrzeuges: mindestens 2 m vor der Ziellinie (Messschleife).

F / 12 Start, Startsignal

F / 12.1. Allgemeines

/ 12.1.1. Jede Gruppe muss mindestens eine Minute vor dem Start aufgerufen werden. Weitere Aufrufe sollen 30 Sekunden und 10 Sekunden vor dem Start erfolgen.

/ 12.1.2. Die Startprozedur beginnt mit dem Kommando „Fahrer bereit“.
Zu diesem Zeitpunkt müssen alle „Helfer“ den Vorlauf-Startplatz bzw. die Startgerade verlassen haben.

/ 12.1.3. Ein „Nachstart“ ist verboten! (Sanktion durch den Rennleiter – siehe F / 17.2.18).
Alle nach Beginn der Startprozedur nicht auf dem Vorlauf-Startplatz bzw. der Startgeraden befindlichen Fahrzeuge sind nicht startberechtigt.

/ 12.1.4. Das Startsignal erfolgt **nur akustisch**. Es muss vom Zeitnahmecomputer gesteuert sein, oder das Auslösen des Startsignals automatisch die Zeitnahme starten.

F / 12.2. Vorläufe:
Bei **Einzelstarts in den Vorläufen** werden die Fahrer etwa im Sekundenabstand vom Zeitnehmer mit ihrer Startnummer aufgerufen.

F / 12.3. Finalläufe:
Das eigentliche Startsignal bei Finalläufen erfolgt durch den Rennleiter, Zeitnahme oder Starter, 3 bis 7 Sekunden nach der Durchsage noch 5 Sekunden oder zählen bis 5 Sekunden, automatisch vom Programm mit einem Ton.

F / 13 Startwiederholung

F / 13.1. Der Rennleiter kann bei Problemen mit der Zeitnahme den Start bzw. den Lauf einer Gruppe abbrechen.

F / 13.2. Wird noch während der ersten Runde des Führenden abgebrochen, so kann der Rennleiter eine Startwiederholung anordnen. Die Fahrzeuge sind sofort wieder zum Start zu bringen. Ein Nachladen ist in diesem Fall nicht erlaubt.

F / 13.3. Hat der Führende bei Abbruch eines Laufes bereits mehr als eine Runde zurückgelegt, muss der Lauf nach einer Pause - die genügend Zeit zum Aufladen der Akkus erlaubt - wiederholt werden.

F / 13.4. Frühstart führt zu einer Startwiederholung (mehrmaliger Frühstart desselben Fahrers führt zu Sanktionen – F / 17.2.18).

F / 14 Laufwiederholung

F / 14.1. Wird ein **Vorlaufdurchgang** aufgrund von wechselnden Bahnbedingungen unterbrochen, ist der **gesamte** Vorlaufdurchgang nicht zu werten, kann aber durch Juryentscheid (A / 1.5) wiederholt werden.

F / 14.2. Treten während eines Laufs Probleme bei der Zeitnahme auf oder wird nach Ende eines Laufs eine unkorrekte Aufzeichnung von Runden und Zeit festgestellt, so **muss der Lauf wiederholt** werden. Eine Mindestunterbrechung für die betroffene Gruppe von 60 Minuten ist vorzusehen.

F / 15 Wertung eines Rennens

F / 15.1. Allgemeines

Runden, die ein Fahrzeug nicht aus eigener Kraft zurücklegt, werden nicht gezählt.

F / 15.2. Wertung Vorläufe

/ 15.2.1. Die Wertung erfolgt nach Runden/Zeit.

/ 15.2.2. Für die Reihung werden von den 4 (oder 5) Vorläufen die 2 besten Ergebnisse addiert (die restlichen werden ignoriert) (bei 3 Vorläufen siehe F / 15.4). Im Fall von Punkte- Gleichstand wird der Fahrer mit dem besseren Einzelergebnis (aus den beiden gewerteten) weiter vorne gereiht. Sollte Gleichstand bestehen, so werden die Einzelwerte der zweitbesten Ergebnisse verglichen und die Reihung vorgenommen.

F / 15.3. Wertung Finalläufe

/ 15.3.1. Wertung bei einer Entscheidung in 3 Läufen

Die beiden besseren Platzierungen jedes Fahrers aus den drei Finalläufen werden nach Finalpunkten addiert und ergeben die Endreihung.
Dabei wird folgendes F-Punktesystem für den Zieleinlauf angewendet:
1.Platz: 1 FPkt., 2.Platz: 2 FPkte., 3.Platz: 3 FPkte. usw. bis zum 10.Platz: 10 FPkte. Keine Wertung in einem Finallauf (= weniger als eine Runde) ergibt auch 10 FPkte.
Der Fahrer mit dem niedrigsten addierten Punktestand ist der Sieger.
Ergibt sich ein Punktgleichstand, so wird von den beiden gewerteten Finalläufen der Fahrer mit dem besseren Einzelergebnis (weniger Finalpunkte) weiter vorne gereiht.
Besteht weiterhin ein Gleichstand, werden die Runden/Zeiten der besseren Ergebnisse verglichen und der Fahrer mit der besseren Runden/Zeit weiter vorne gereiht.
Sollte noch immer Gleichstand bestehen, werden die Runden/Zeiten der zweitbesten Ergebnisse verglichen.

/ 15.3.2. Wertung bei einer Entscheidung in 2 Läufen:

Die bessere Platzierung jedes Fahrers aus den beiden Finalläufen wird nach Final-Punkten gewertet und ergibt die Endreihung (niedrige Punkte – bessere Platzierung). Ergibt sich ein Final-Punktegleichstand, so werden die Runden/Zeiten dieser Ergebnisse verglichen und der Fahrer mit der besseren Runden/Zeit weiter vorne gereiht.

/ 15.3.3. Wertung bei einer Entscheidung in 1 Lauf:

Der Fahrer mit der höchsten Rundenanzahl und der kürzesten Laufzeit ist der Sieger.

F / 15.4. Wertung bei Rennabbruch

/ 15.4.1. Sollte es aufgrund eines Rennabbruchs nur 3 komplette Vorläufe geben, so zählen trotzdem die beiden besten Vorläufe für die Platzierungsermittlung, und das Rennen wird gewertet.

/ 15.4.2. Muss ein Rennen vor dem Ende des 3. Vorlaufes abgebrochen werden, wird das Rennen nicht gewertet. (getrennte Betrachtung je Klasse)

/ 15.4.3. Wird ein Rennen nach allen Vorläufen oder nach dem 1. Finaldurchgang abgebrochen, so muss es nach dem Stand der gesamt gefahrenen Vorläufe gewertet werden. Wird jedoch nach dem 2. Finaldurchgang abgebrochen, so werden die Finaldurchgänge gewertet.

F / 15.5. Jugendwertung

/ 15.5.1. Jugendliche (Altergrenze siehe Jahresteile) werden gemeinsam mit den übrigen Startern gewertet, jedoch zusätzlich in eine separate Jugendwertung (Subwertung) aufgenommen.

F / 16 Gesamtwertung Meisterschaft

F / 16.1. Allgemeines

/ 16.1.1. Für das OFMAV-Punkteschema zur **Gesamtpunkte-Ermittlung** wird das so genannte DMC-Punkteschema herangezogen (1. = 200 Punkte, ab dem 50. = 1 Punkt):

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1.	200	11.	100	21.	60	31.	30	41.	10
2.	180	12.	96	22.	57	32.	28	42.	9
3.	161	13.	92	23.	54	33.	26	43.	8
4.	145	14.	88	24.	51	34.	24	44.	7
5.	130	15.	84	25.	48	35.	22	45.	6
6.	125	16.	80	26.	45	36.	20	46.	5
7.	120	17.	76	27.	42	37.	18	47.	4
8.	115	18.	72	28.	39	38.	16	48.	3
9.	110	19.	68	29.	36	39.	14	49.	2
10.	105	20.	64	30.	33	40.	12	50.	1
								> 50.	1

/ 16.1.2. Die laut Spezifikationen vorgesehene Anzahl der zu wertenden Rennen je Fahrer werden nach Punkten addiert und ergeben das Gesamtergebnis (abzüglich der Streichresultate = schlechtere Werte). Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunkteanzahl ist erster, der mit der zweithöchsten Punktezahl ist zweiter usw..

/ 16.1.3. Bei Punktegleichstand werden die besten Einzelergebnisse der Fahrer verglichen. Der Teilnehmer mit der höheren Punktezahl ist als erster zu reihen.

/ 16.1.4. Bei nochmaliger Gleichheit ist das jeweils nächstbessere Ergebnis zu vergleichen (und so weiter bis zum letztmöglichen Wert). Streichresultate werden nicht berücksichtigt.

/ 16.1.5. Sind alle Einzelergebnisse gleich, so gibt es eine "ex aequo" Reihung.

F / 16.2. Jugendwertung

Jugendliche (Altergrenze siehe Jahresteile) werden gemeinsam mit den übrigen Startern gewertet, jedoch zusätzlich in eine separate Jugendwertung (Subwertung) aufgenommen

F / 16.3 Wanderpokal

Die Punkte aller Fahrer jedes Vereines werden addiert.

Der Verein mit den meisten Punkten erhält den Wanderpokal. Wenn ein Verein den Wanderpokal dreimal hintereinander gewonnen hat, darf er ihn behalten. Bei einem neuen Wanderpokal beginnt die Wertung auch wieder neu.

F / 17 Strafen / Reglementverstöße

F / 17.1. Verwarnungen oder Strafen des Rennleiters sind möglichst bald nach dem Ereignis – spätestens aber nach Beendigung des betroffenen Laufes – den Fahrervertretern mitzuteilen, am Anschlagbrett den Fahrern kenntlich zu machen und in den Ergebnislisten anzuführen.

F / 17.2. Bei Verstößen gegen das Reglement oder die sportliche Fairness werden folgende Strafen gegen einen Teilnehmer ausgesprochen (Reihenfolge: 1., 2., 3.) Grundsätzlich können die Teilnehmer jederzeit vom Rennleiter zur Ordnung gerufen / Verwarnt werden. Im Finale gibt es keine Verwarnung sondern es gilt nur der Strafenkatalog 17.2.1 und folgende:

	Vergehen \ Strafen	Verwarnung	Zeitstrafe	1 Runde Abzug	Streichung d. besten Vor-/Finallaufes	Lauf-Disqualifikation	Disqualifikation für gesamtes Rennen	Sperre/Disq. für die gesamte Saison
/ 17.2.1.	Vorsätzliches Kurvenschneiden oder Abkürzen		1	2		3		
/ 17.2.2.	Missachtung des Vorranges beim Wiedereinfahren auf die Strecke		1			2		
/ 17.2.3.	Reparatur auf der Strecke			1				
/ 17.2.4.	Laufbeendigung mit fremder Hilfe			1				
/ 17.2.5.	Miissachtung des Laufendes (Weiterfahren nach der Durchsage „Fahrzeug X fertig“)			1				
/ 17.2.6.	Hält sich ein Fahrer während eines Laufes, in dem er nicht startberechtigt ist, auf dem Fahrerpodest auf						1	
/ 17.2.7.	Frequenzwechsel ohne Genehmigung der Rennleitung						1	
/ 17.2.8.	Fahrzeugtausch während des Rennens						1	
/ 17.2.9.	Behinderung anderer Teilnehmer durch offensichtlich unfaire Fahrweise		1		2	3	4	
/ 17.2.10.	Fahrzeug entspricht nicht den technischen Anforderungen					1		
/ 17.2.11.	Verwendung nicht zugelassener Reifen u. Reifenhaftmittel						1	
/ 17.2.12.	Verlassen d. Fahrerpodestes w. d. Laufes				1			
/ 17.2.13.	nicht versehen des Streckenpostendienstes				1			
/ 17.2.14.	Nachlässiges, grob behinderndes Versehen des Streckenpostendienstes		1					
/ 17.2.15.	Verlassen d. Veranstaltung ohne Abmeldung						1	
/ 17.2.16.	Grobe Beleidigungen oder Tätlichkeiten eines Teilnehmers oder deren Begleitperson(en) gegen andere						1	
/ 17.2.17.	Unsportliches Benehmen./d. Sport i. Verruf bringen						1	
/ 17.2.18.	Missachtung von Anordnungen der Rennleitung					1	2	
/ 17.2.19.	Entnahme des Senders aus der Sender- Deponie, ohne Genehmigung der Rennleitung						1	
/ 17.2.20.	Coaching während eines Laufes (z.B. Rundenzeiten zurufen)					1	2	
/ 17.2.21.	Verwendung eines illegalen Motors bzw. Rades (Reifen ,Felgen, Einlage) (1.Mal)						1	2
/ 17.2.22.	Vergehen Lipo-Fahrakkus gemäß Punkt H2.7						1	2

F / 17.3. Zeitstrafen betragen 10 Sekunden.

F / 17.4. Unsportliches oder den Sport herabwürdigendes Verhalten kann zusätzlich vom OFMAV (unabhängig von der Vergabe einer Strafe) geahndet werden.

F / 18 Siegerehrung und Preise

F / 18.1. Einzelwertungen

/ 18.1.1. Anzahl der Trophäen, die vom Veranstalter zu stellen sind:

	Anzahl Starter / Anzahl Trophäen / Urkunden		
A-Finale	10 Fahrer / 3 Preise	6-9 Fahrer / 2 Preise	3-5 Fahrer / 1 Preis
B-Finale	6-10Fahrer / 2 Urkunden	3-5Fahrer / 1 Urkunde	
Weitere Finali	1 Urkunde		

Wird ein Finale nicht gefahren (weniger als 3 Fahrer in Gruppe), wird keine Trophäe vergeben.

/ 18.1.2. Jugendwertung: Für die besten Jugendlichen gibt es Preise vom Veranstalter.

/ 18.1.3. Die zusätzliche Vergabe von Urkunden an die Teilnehmer ist dem Ermessen des Veranstalters vorbehalten.

/ 18.1.4. Die Preise werden nach dem Ende der Veranstaltung und nach Bekanntgabe der offiziellen Resultate vom Veranstalterclub bei der Siegerehrung übergeben.

F / 18.2. Gesamtwertungen (bei OFMAV-sanktionierten Rennen)

/ 18.2.1. Die Siegerehrungen für die Gesamtwertungen von OFMAV-Rennen (STM, LM und sonstiger OFMAV-sanktionierter Rennen) werden beim letzten Rennen einer Rennserie durchgeführt.

/ 18.2.2. Anzahl der vergebenen Trophäen

Gesamtstarterfeld	Anzahl Trophäen
Bis 10	3
11-20	5
mehr als 20	10

Voraussetzung für die Zuerkennung der Preise:

- Teilnahme an mindestens 50% der zu wertenden Veranstaltungen bzw. der Start bei mindestens 2 Rennen pro Klasse (Ausnahme Einzelveranstaltungen).
- mindestens 5 Teilnehmer pro Klasse und Rennen

/ 18.2.3. Jugendwertung: Für die besten Jugendlichen gibt es Preise vom OFMAV.

/ 18.2.4. Die Trophäenüberreichung durch den zuständigen Sektions-Obmann des OFMAV (oder einem Vertreter desselben) erfolgt beim letzten Rennen der jeweiligen Serie.

/ 18.2.5. Die rechtzeitige Besorgung der OFMAV-Trophäen für die jeweiligen Gesamtwertungen - obliegt dem zuständigen Sektionsobmann.

G Beiträge, Gebühren, Nenngelder, Anmeldegebühren etc.

G / 1 Allgemeines

G / 1.1. Alle die OFMAV-Sektion Elektro betreffende Beträge sind über den jeweiligen Club auf das Sektionskonto einzuzahlen. Dabei gilt für alle Beträge eine Zahlungskondition von 14 Tage netto ab Rechungsdatum. Danach wird ein Zuschlag von 25% eingehoben.

G / 2 Fahrerlizenzen

G / 2.1. Eine neue Fahrerlizenz sowie eine fristgerecht (bis 31.3.) verlängerte kostet pro Jahr € 10,-. Nach dem 31.3 bis zum Ende der Gültigkeit der Fahrerlizenz wird für verspätete Verlängerung zusätzlich eine Bearbeitungsgebühr von € 5,- eingehoben.

G / 2.2. Zu Beginn eines Jahres wird vom OFMAV-Sektionskassier an die betroffenen Vereine eine Liste mit den aktuell gemeldeten Lizenzfahrern versandt. Diese Bestandsmeldung ist vom Verein **aktualisiert** bis zum 31.März an den OFMAV-Sektionskassier zurückzusenden.

G / 2.3. Eine benützte Expresslizenz kostet € 15,-. Diese Lizenz soll es einem Verein ermöglichen, kurzfristig unter Umgehung des normalen Weges, einem Fahrer eine Lizenz auszustellen. Die Gebühr ist vom Verein selbständig auf das Sektionskonto einzubezahlen. Außerdem müssen die Daten des Fahrers an den OFMAV-Sektionskassier übermittelt werden.

G / 3 Übersicht sämtlicher Beträge

Fahrerlizenzen (jährlich)		
neue Lizenz (jederzeit), bzw. fristgerechte Verlängerung (bis 31.3.)	€ 10,00	
Verspätete Verlängerung (nach 31.3.)	+€ 5 = € 15,00	
Expresslizenz	€ 15,00	

Nenngelder	**Nenngeld**	**OFMAV-Sanktionsgebühr**
LM-Erwachsene	€ 14,00	Pauschal je Rennen € 80,00
LM-Jugend	€ 7,50	
STM – Expert +Standard Erwachsene	€ 17,00	€ 5 pro Zahlenden Starter
STM - Expert +Standard Jugend	€ 10,00	

EFRA-Lizenz	€ 30,00
Startnummern (so lange der Vorrat reicht)	€ 25,50

Anmeldegebühren für **internationale** Rennen (pro Klasse)	**Europameisterschaft**	**Weltmeisterschaft**
	€ 100,00	€ 194,00
Sanktionsgebühr für ein OFMAV Rennen	€ 20,00	

Spezifisches Reglement Elektro

H Technische Spezifikationen

H / 1 Fahrzeuge (allgemein)

H / 1.1. Der Grundgedanke des Sportes mit ferngesteuerten Automodellen ist der Wettbewerb mit realistischen Nachbildungen echter Rennfahrzeuge.

H / 1.2. Die Karosserie muss in allen möglichen Bereichen die Nachbildung eines echten Rennfahrzeuges im Maßstab sein und dem Vorbild weitestgehend entsprechen.

H / 1.3. Bei den Fahrzeugen müssen die erlaubten Abmessungen eingehalten werden.

H / 1.4. Das Fahrzeug muss zumindest zu Beginn des Rennens sauber ausgeführt und vollständig sein.

H / 1.5. Kein Fahrzeug darf so konstruiert oder gebaut sein, dass eine Gefahr dadurch entsteht oder dass es Fahrzeuge anderer Teilnehmer beschädigen kann.

H / 1.6. Wenn sich das Fahrzeug auf der Strecke befindet, müssen Chassis und Karosserie sicher miteinander verbunden sein. Es darf nicht ohne Karosserie gefahren werden. Fahrzeuge mit schlecht befestigter Karosserie müssen an der Box die Karosserie neu und sicher befestigen.

H / 1.7. Die Fahrzeuge müssen durchsichtige oder andersfarbig bemalte Windschutz- und Seitenscheiben haben. Ausgeschnittene Windschutz- und Seitenscheiben sind verboten.

H / 1.8. In offenen Fahrzeugen muss eine Fahrerfigur in realistischer Position angebracht sein. Die Fahrerfigur muss zumindest aus Kopf, Armen und Schultern bestehen, einen Helm tragen und durch Bemalung und Ausgestaltung einen realistischen Eindruck machen.

H / 1.9. Weder Teile des Chassis, noch der Räder und Reifen oder der Ausrüstung, dürfen über die Karosserie - außer nach hinten - herausragen. (Ausnahme: bei Formel-Karosserien dürfen die Radaufhängungen sichtbar sein).

H / 1.10. **Öffnungen** in den Karosserien, die nicht der Wirklichkeit entsprechen (Antennenloch, Karosseriesteher, etc.) müssen möglichst klein gehalten werden.
a) Öffnungen für Flügelhalter, Antenne und Ein/Ausschalter dürfen höchstens 10 mm größer als unbedingt notwendig sein. Es sind keine weiteren Ausschnitte, die nicht dem Original entsprechen, erlaubt. Vor allem Servos, Empfänger, Akkus und Servo-Saver dürfen nicht durch die Originalkarosserie ragen.
b) Es darf eine Überrollantenne montiert werden. Das freie Ende muss aus Sicherheitsgründen stumpf oder geschützt sein. Wenn ein Überrollmast und eine Antenne montiert werden, muss diese Teil des Mastes sein. Die maximal erlaubte Höhe ist 35 cm über dem Boden.

H / 1.11. Alle Fahrzeuge müssen mit. **drei Startnummern** versehen sein, so dass sie von vorne und von der Seite von der Zeitnahme und vom Rennleiter gut erkennbar sind.
Die Nummern müssen mind. 25mm hoch (schwarz mit mind. 5 mm Strichstärke) und auf einem weißem Hintergrund von mind. 45 mm im Quadrat / Durchmesser angebracht sein.

/ 1.11.1. Zusatz Staatsmeisterschaft: Bei STM-Läufen ist zusätzlich eine weitere Startnummern auszugeben, die am Sender gut sichtbar anzubringen ist.

H / 1.12. Ein **Bumper** (Stoßstange) ist möglich. Wenn ein Bumper montiert wird, muss er so ausgeführt sein, dass das Verletzungsrisiko möglichst gering ist, sollte jemand von einem Fahrzeug getroffen werden.

/ 1.12.1. Bumper aus Draht müssen zwischen 2,5 und 4 mm Durchmesser haben.

/ 1.12.2. Bumper aus Plattenmaterial müssen gerundete Kanten aufweisen.

/ 1.12.3. Starre, messerartige Bumper aus hartem, unnachgiebigem Material, wie Metall, spröder Kunststoff, Sperrholz. etc. sind nicht zulässig.

/ 1.12.4. Ein hinterer Bumper ist zulässig, wenn er hinter den Hinterrädern montiert ist.

/ 1.12.5. Bumper dürfen max. 6,5 mm über die Karosserie herausragen, aber die Maximalbreite darf bei FB nicht überschritten werden.

H / 1.13. Die **Reifen**, ausgenommen die seitliche Beschriftung oder Silikonbeschichtung, müssen schwarz sein. Räder und Reifen dürfen nicht so ausgeführt sein, dass der Streckenbelag beschädigt werden kann. Reifenmittel sind nur nach Maßgabe des Veranstalters zulässig, wobei gesundheitliche Überlegungen und der Schutz des Streckenbelags zu beachten sind.

H / 1.14. An der Außenseite der **Räder** darf nicht mehr als 1,5 mm **Felge** sichtbar bleiben (ohne Reifengummi).

.

H / 1.15. Der Transponder muss **innerhalb** der Karosserie befestigt werden. Handelt ein Fahrer zuwider, so wird ihm sein Lauf gestrichen.

H / 1.16. Wenn während des Laufes der **Verlust des Transponders** festgestellt wird, so hat der jeweilige Fahrer sofort nach Aufforderung der Rennleitung den Lauf zu beenden (sonst F / 17.2.18).

H / 1.17. Definition: **Ein Spoiler** ist ein aerodynamischer Karosserieteil, der in der Karosserie integriert ist. Ein **Flügel** ist ein zusätzlich zur Karosserie montierter Teil. Die erlaubten Maße sind in den einzelnen Klassenspezifikationen festgehalten.

H / 1.18. Alle **Sensor- und Kreiselsysteme** sind verboten (ausgenommen Strombegrenzungen von Fahrtenreglern.)

H / 2 Fahrakkus

H / 2.1. Es sind nur Akkus der Größe **Sub-C** (Gehäusegröße - 23x43 mm + Herstellertoleranz) in NiCd bzw. NiMH zugelassen, sowie LIPO/LIFE (Gehäusegröße lt.EFRA) zugelassen

H / 2.2. Die Fahrzeuge werden von einem Akku mit **maximal 6 Zellen** (NiCd bzw. NiMH 1,2 Volt Zellenspannung) **maximal 2 Zellen** LIPO/LIFE (4,2/3,6 Volt Zellenspannung) angetrieben

H / 2.3. Alle Akkus die im Auto verwendet werden dürfen nicht direkt mit der im Auto befindlichen Elektronik verlötet werden und müssen eine Steckverbindung auf beiden Polen aufweisen.

H / 2.4. Der Akku darf während eines Laufes weder geladen noch getauscht werden.

H / 2.5. Zulässig sind nur Akkuzellen gemäß EFRA Homologationsliste 2010

H / 2.6. Es sind nur Lipoakkus und Lifeakkus laut Efraliste 2010 zulässig

H / 2.7. Die Lipo/Life-Akkus dürfen nicht mechanisch bearbeitet werden. Die Kennzeichnung (Firmenlogo) muss einwandfrei erkennbar sein. Die Ladung hat nach EFRA-Reglement zu erfolgen. Überladen des Akkus über 8,4 V/7,2 V, absichtliches Erwärmen, weglassen des Balancers, Laden ohne LIPO-Sack, hat eine Disqualifikation für das gesamte Rennen zur Folge. Eine Überprüfung kann jederzeit von Offiziellen vorgenommen werden.

H / 3 Motoren und Motorenentstörung

H / 3.1. Motordefinitionen

/ 3.1.1. Definition des Modified-Motors:
Gehäusedurchmesser 36 mm (ohne Bürstenhalterungen), Länge des Gehäuses max. 54 mm (ohne Lagergehäuse und Welle). Alle Abmessungen gelten plus Herstellertoleranz.
Erlaubte Änderungen am Motor: umwickeln, vergießen, wuchten, Kollektor überdrehen, Bürsten tauschen, Kühlöffnungen anbringen, Kugellager einbauen.
Es dürfen nur erlaubte Gehäuse, Magneten, Armaturen und Motordeckel verwendet werden. (Änderungen derselben sind allerdings erlaubt).
Der Austausch von Teilen erlaubter Motoren gegen andere erlaubte Teile ist zulässig.

/ 3.1.2. Brushless-Motordefinition analog EFRA:

Brushless motor:

a) Sensorless as well as sensored motors are allowed.

b) The motor has to be rebuildable . Ball bearings are allowed.

c) If the motor is sensored: (Ist eine Empfehlung – es dürfen aber auch einfärbige Sensorkabel verwendet werden)

It must use a six position JST ZH connector model number ZHR-6 or equivalent connector with 6JST part number SZH-002T- P0.5 26-28 AWG contacts or equivalent.
Wire sequence must be as follows:
Pin #1 - Black wire ground potential
Pin #2- Orange wire phase C
Pin #3- White wire phase B
Pin #4 - Green wire Phase A
Pin #5- Blue wire temp control, 10K thermistor referenced to ground potential
Pin #6- Red wire +5.0 Volts DC +/-10%
Compatible speed control must use the 6 position JST header part number X-6B-ZR-SMX-TF (Where the X denotes the stile of header), or equivalent.
The power connector has to be clearly marked A, B, C:
A for phase A, B for phase B and C for phase C

d) *“05” Size specifications:*
Can: Overall maximum diameter is 36,02mm measured at whatever point yields the maximum dimension, excluding solder tabs or lead wires. Overall minimum diameter is 34,0mm measured at whatever point yields the maximum dimension, excluding solder tabs or lead wires. Maximum length is 53,0mm measured from the mounting face of the motor to the furthest most point of the end bell, not including solder tabs, lead wires or original manufacturer’s logo or name. Minimum length is 50,0mm measured at whatever point yields the maximum dimension, excluding solder tabs or lead wires.
Motor mounting holes must be on 1,00 inch (25.0 - 25.4mm) centres.
Stack/Rotor: If a stack is used the laminations have to be one after the other without anything in between. Stack minimum length 19,3mm, maximum 21,0mm. Stack inside diameter minimum 12,5mm, maximum 16,0mm
Slotless: Winding minimum diameter: 12,5 to 16,0mm
The thickness of the stack plates is 0,35+- 0,05mm. All laminations must be of the same material in a continuous stack.
Winding: Only three slot (phase) Y wound stators are permitted. No Delta wound stators allowed. Only circular (round) pure copper is permitted. There is no turn limit.
Rotor: Shaft diameter must be 0,125” (3,175mm). Only one piece, two poles Neodymium or Ferrite magnetic rotors are permitted. Magnet: Minimum length 23,0mm. Maximum 27,0mm. Magnet minimum diameter 12,0mm, maximum 15,5mm

H / 3.2. Sollte ein schlecht entstörter Motor Probleme bei der Rundenzählung verursachen, kann der Verursacher für diesen Lauf disqualifiziert werden (siehe F / 17.2.10).

H / 3.3. Die minimalste Windungszahl eines Motors (dies ist mittels eines Induktionsmessgerätes zu überprüfen) für nachstehende Klassen beträgt (Sanktionen siehe F / 17.2.21):

1:12	Beliebige Windung / 1S Lipo
Pro-10	12 Windungen / 6 Zellen
TW-Scale Expert	Windungen Frei /LiPo 7.4v;LiFe 6.6v
TW-Scale Standard	13,5 Windungen Brushless/Lipo 7.4 v ;LiFe 6.6V
F1	12 Windungen / 6 Zellen NiMH

H / 3.4. Bei Brushed Motoren sind nur solche mit einer permanenten Markierung der Anker, welche die Windungszahl ausweist, erlaubt.

I Elektro-Flachbahn (1:12)

I / 1 Spezifikationen Elektro-Flachbahn (1:12)

I / 1.1. Rennabwicklung bei STM-Läufen Flachbahn (1:12)

/ 1.1.1. Alle Vorläufe und Finalläufe gehen über 8 Minuten plus der Zeit für die Vollendung der letzten Runde (bis zu einem Maximum von 30 Sekunden).

I / 1.2. Anforderungen an die Rennstrecke

/ 1.2.1. Der Streckenbelag für Hallenrennen ist Nadelfilz mit glatten Stoßstellen.
Im Freien können Rennen auch auf griffigem und sauberem Asphalt veranstaltet werden. (Das Besprühen mit Zuckerwasser vor dem Rennen ist bei Asphaltstrecken zu empfehlen, wenn genügend Zeit zur Trocknung vorhanden ist).

/ 1.2.2. Streckenmaße:

Streckenlänge	min. 75 m
Rundenzeit (deutlich über)	10 Sekunden
Streckenbreite innerhalb der Markierungen	min. 2 m
Breite Startgerade (+ Einfahrt in die folgende Kurve)	min. 2,50 m
weitest entfernter Punkt der Strecke vom Fahrerpodest	Empfehlung 30 m

/ 1.2.3. Die Begrenzungslinien sollen weiß oder gelb, mindestens 2,5 cm breit, gut sichtbar und mindestens 20 cm vom Rand des Streckenbelags entfernt sein (auf Teppich nicht erforderlich).

/ 1.2.4. Fixe Begrenzungen (Banden, Schläuche, etc.) müssen mindestens 20 cm von den Begrenzungslinien entfernt sein.

/ 1.2.5. Die Startlinien sind möglichst nahe der Zeitnehmung auf der Strecke zu markieren. Die erste Startlinie muss mindestens 6 Meter von der nächsten Kurve entfernt sein.

I / 1.3. Technische Spezifikationen

/ 1.3.1. . Karosserien gemäß EFRA-Liste sind zugelassen. Sie müssen entsprechend den Trimlines des Herstellers zugeschnitten sein. Keine Teile des Chassis, Felgen, Reifen, oder Zubehör darf vorstehen: Radausschnitte max .15 mm größer als der Reifenradius, Ausnahme sind Radausschnitte die dem Original entsprechen .Geschlossene Radkästen nur wenn das Original solche hat. Die Bodenfreiheit hat vor dem Lauf 3 mm zu betragen..

/ 1.3.2. Es darf nur ein Flügel oder Spoiler verwendet werden, außer das Original hat beides. Der Flügel muss dem Original mit einer max. Abweichung von 10 % entsprechen, und muss mind. 6.5 mm Abstand zu allen anderen Teilen der Karosserie haben.

/ 1.3.3. Antennenmasten: Rollovermasten müssen mit der Antenne ein Teil sein, die Mastspitze muss zum Schutz eine Kappe mit mehr als 8 mm Durchmesser haben. Die max. Höhe über dem Boden ist 350 mm.

/ 1.3.4. Felgen: mind. 29 mm bis max. 38 mm Durchmesser, max. 1.5 mm Überstand der Radmutter über die Felge, Radabdeckungen müssen mit Mutter oder Clips befestigt sein

/ 1.3.5. Reifen: mind. 13 mm bis max. 40 mm Breite, Durchmesser frei, der Reifen muss auf Mindestbreite vollflächig vorhanden sein. Die Reifen bzw. Autos dürfen nicht feucht oder schmierig vom Additiv auf die Strecke gebracht werden.

/ 1.3.6. Schmiermittel: Additives) lt. EFRA Liste. Sie müssen geruchlos, ungefährlich für Mensch, Material, Teppich und Einrichtung sein. Die Verantwortung liegt bei Fahrer und Hersteller: z.B. Corally TC2, Jack the Gripper, LRP top gripcarpet, Orion Foam TQ, CS Grip tyre conditioner.

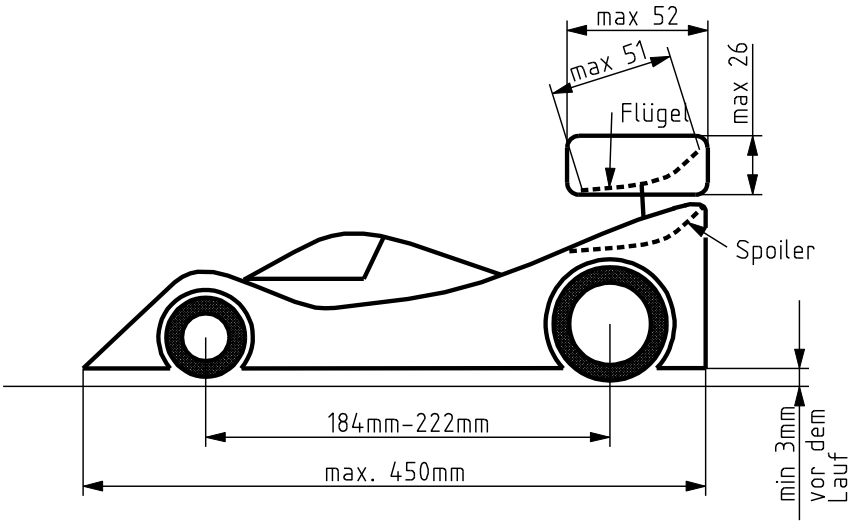
/ 1.3.7. Batterien : Es sind LIPO Akku 1S 3,7 V anzuwenden, Empfängerbatterien oder "voltage booster" sind zugelassen.

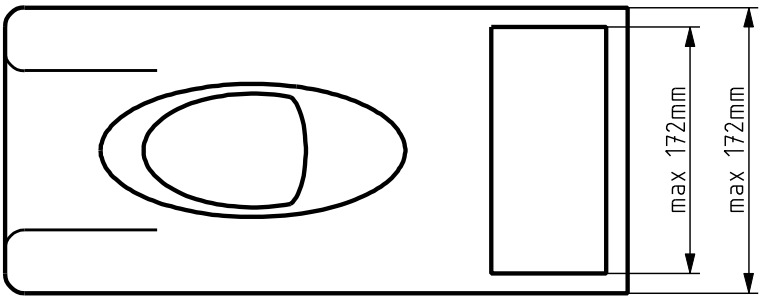
/ 1.3.8. Motoren : Alle Brushless Motore ,Abmessung lt. EFRA, ohne Windungslimit zugelassen.

/ 1.3.9. Fahrtenregler: Strombegrenzung und Datenrecording erlaubt, jede Lenkhilfe, Traktioncontrol, aktive Radaufhängung, ist verboten.

/ 1.3.10. Mindestgewicht ist fahrfertig 730 Gramm. Eventuelle Beschädigungen durch die Fahrt werden nicht berücksichtigt. (Verlust von Ausgleichsgewicht ist keine Beschädigung)
Der Bodenabstand, Reifenabmessung, Schmiermittel, muss vor dem Start den Regeln entsprechen, und wird von der techn. Abnahme geprüft.

/ 1.3.11.





I / 2 Jahresteil 2011 Elektro-Flachbahn (1:12)

I / 2.1. Weltmeisterschaft:

/ 2.1.1. 2011 findet keine WM statt

I / 2.2. Europameisterschaft

/ 2.2.1. 2011 findet die EM in Frankreich statt

I / 2.3. Staatsmeisterschaft

/ 2.3.1. Staatsmeisterschaft wird in der Wintersaison 2011/2012 ausgetragen. Veranstalter müssen bis 31. Juli 2011 ihre Ausschreibungen bekanntgeben. Es gilt das Reglement 2011

/ 2.3.2. Jugendwertung:
- Altersgrenze: Jahrgang 1995 und jünger.

J Elektro-Flachbahn Pro 10

J / 1 Spezifikationen Elektro-Flachbahn Pro 10

J / 1.1. Rennabwicklung bei Staatsmeisterschaftsläufen

/ 1.1.1. Alle Vorläufe und Finalläufe gehen über 5 Minuten plus der Zeit für die Vollendung der letzten Runde (bis zu einem Maximum von 30 Sekunden).

/ 1.1.2. Rennen dürfen nur auf komplett durchgehend trockener Fahrbahn durchgeführt werden.

J / 1.2. Anforderungen an die Strecke

/ 1.2.1. Die Rennen sollten im Freien veranstaltet werden. Der Streckenbelag soll ebener, griffiger und sauberer Asphalt oder Beton sein. Das Besprühen der Strecke mit Zuckerwasser ist empfehlenswert.

/ 1.2.2. Streckenmaße:

Streckenlänge	keine Angabe
Rundenzeit (deutlich über)	10 Sekunden
Streckenbreite innerhalb der Markierungen	min. 3 m
Breite Startgerade (+ Einfahrt in die folgende Kurve)	keine Angabe
weitest entfernter Punkt der Strecke vom Fahrerpodest	Empfehlung. 40 m

/ 1.2.3. Die Begrenzungslinien sollen weiß oder gelb, mindestens 2,5 cm breit, gut sichtbar und mindestens 20 cm vom Rand des Streckenbelags entfernt sein.

/ 1.2.4. Die Austragung von Rennen ist auf permanenten Modellrennstrecken, aber auch auf großen Parkplätzen möglich.

/ 1.2.5. Fixe Begrenzungen sollten mind. 20 cm von der Streckenmarkierung entfernt sein.

J / 1.3. Technische Spezifikationen

/ 1.3.1. Es sind nur Fahrzeuge mit Heckantrieb zugelassen.

/ 1.3.2. Mindestgewicht fahrfertig (ohne Transponder) 1200 g.

/ 1.3.3. Felgenabmessungen:

Durchmesser:	min. 36 mm	max. 51 mm.
Felgenbreite:	min. 19 mm	max. 51 mm.

/ 1.3.4. Reifenabmessungen: Reifenbreite: min. 19 mm max. 51 mm.

/ 1.3.5. Folgende Haftmittel, die kein Oil of Wintergreen enthalten, sind erlaubt:

Agy Grip	Corally Jack the Gripper	Corally TC I+II
Keil Traction I & II	CS-Grip	Caramba blau
Trinity ZIP Grip Free	TQ modified	Sonnenmilch

/ 1.3.6. An der Vorderachse ist eine unabhängige Radaufhängung mit maximal 15 mm Weg - gemessen an der Felgenaußenkante - erlaubt.

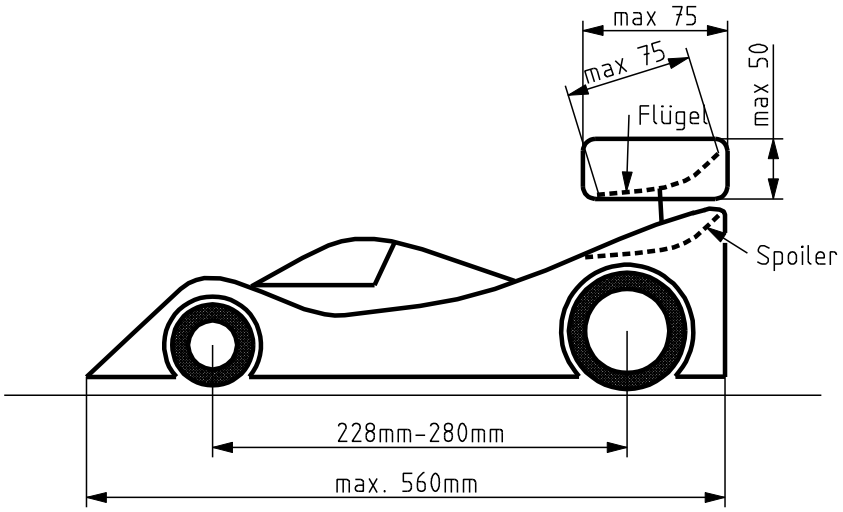
/ 1.3.7. Die Hinterachse der Fahrzeuge muss durchgehend sein. Differential, Federung, Stoßdämpfer sind erlaubt. Unabhängige Hinterachsaufhängungen sind verboten.

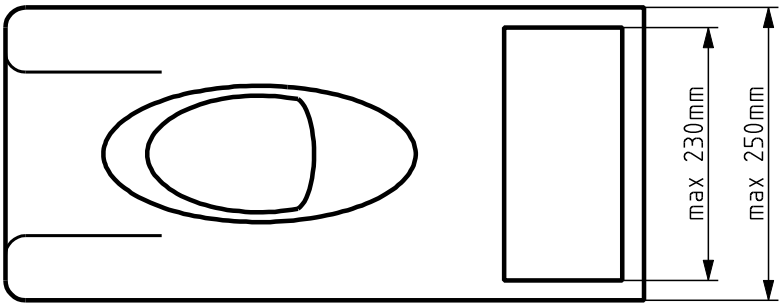
/ 1.3.8. Es dürfen Gruppe-C, GT, GT1 und GT2 Karosserien verwendet werden.

/ 1.3.9. Das Heck darf ausgeschnitten werden, die Seitenlinie muss aber erhalten bleiben.

/ 1.3.10. Es ist entweder ein Heckflügel oder ein Spoiler am Fahrzeug erlaubt (H / 1.17)
Spoilerverlängerung am Heck ist erlaubt, jedoch um max. 10 mm, und die Gesamtlänge des Spoilers darf 51 mm nicht übersteigen.

/ 1.3.11.





J / 2 Jahresteil 2011 Elektro-Flachbahn Pro-10

J / 2.1. Weltmeisterschaft
2011 findet keine Weltmeisterschaft statt.

J / 2.2. Europameisterschaft
2011 findet keine EM statt..

J / 2.3. Staatsmeisterschaft

/ 2.3.1. Modus:
wird 2010keine ausgetragen.

/ 2.3.2. Jugendwertung:
- Altersgrenze: Jahrgang 1995 und jünger.

K Elektro-Flachbahn TW-Scale Expert

K / 1 Spezifikationen Elektro-Flachbahn TW-Scale Expert

K / 1.1. **Rennabwicklung bei Staatsmeisterschaftsläufen**

Alle Vorläufe und Finalläufe gehen über 6 Minuten plus der Zeit für die Vollendung der letzten Runde (bis zu einem Maximum von 30 Sekunden).
Es werden 4 Vorläufe (entsprechend F / 15.2) und 3 Finalläufe (entsprechend F/15.3) gefahren.

K / 1.2. **Anforderungen an die Strecke**

/ 1.2.1. Der Streckenbelag muss ebener und sauberer Asphalt oder ähnliches sein.

/ 1.2.2. Streckenmaße:

Streckenlänge	keine Angabe
Rundenzeit mind.15sec.	15 Sekunden
Streckenbreite	min. 3 m
Breite Startgerade (+ Einfahrt in die folgende Kurve)	keine Angabe
weitest entfernter Punkt der Strecke vom Fahrerpodest	Empfehlung 40 m

/ 1.2.3. Die Austragung von Rennen ist auf permanenten Modellrennstrecken und auf Parkplätzen möglich.

/ 1.2.4. Parkplatzkurse müssen mit Holzbanden in der Dimension von mind. 50 x 50 mm beidseitig oder mit Schläuchen, welche einen Mindestdurchmesser von 70 mm haben müssen, begrenzt sein. Zusätzlich ist der Kurs vom Veranstalter zu kehren

K / 1.3. **Technische Spezifikationen**

/ 1.3.1. 4-WD-Antrieb ist erlaubt

/ 1.3.2. Die Verwendung von mehrgängigen Getrieben u. Rutschkupplungen ist verboten.

/ 1.3.3. Es sind Lipo 2S ;Life 2S zulässig . Mindestgewicht: Das Fahrzeug muss bei der technischen Abnahme 1350 g wiegen. (inkl. Personal Transponder AMB-rc)

/ 1.3.4. Es sind ausschließlich profillose Hohlkammerreifen erlaubt. Einheitsrad Sorex SO-CO36N Artikelnummer GM –Sorex 96334.36 oder CS-XG-36R .Diese müssen Originalverpackt zur Markierung lt. Punkt K 1.3.7 gebracht werden.Mit der Ausnahme von STM. Nummer 3 ,ausgetragen von RMC-WIEN ,bei dem das Komplettrad LRP Vtec 30X Artikelnummer :65034 in der Klasse Modified zum Einsatz kommt.

/ 1.3.5. Es darf jedoch nichts an der Oberfläche des Reifen hinzugefügt werden (Caps, etc.). Auch ist das Bearbeiten der Felge bzw. Einlage in jeder Form verboten (keine Zusatzbohrungen bzw. erweitern der Bohrungen in den Felgen, kein Beschneiden der Einlage in jeglicher Form). Lediglich das Schleifen der Radmitte (Vulkanisierungsnaht außen) ist erlaubt!

/ 1.3.6. Reifenlimitierung / Anzahl:
Für die Vor- und Finalläufe gemeinsam dürfen nur zwei Satz Reifen (insgesamt 8 Stk.) verwendet werden.

/ 1.3.7. *Reifenlimitierung / Markierung:*
Alle 4 Räder, die am Fahrzeug montiert sind, müssen zu jeder Zeit, Vorlauf oder Finale, markiert sein!
Unmarkierte Räder bedeuten Diskqualifikation vom Rennen (Keine Wertung)

/ 1.3.8. Ausschließlich **„gering riechende“** Haftmittel folgender Liste, und solche mit **gleich oder weniger** intensivem Geruch sind erlaubt:
Orion Street Juice
Jack the Gripper
Trinity Tyre Tweak
GM X Grip 3
LRP Topgrip Asphalt

/ 1.3.9. Alle **Radaufhängungsteile** müssen auf einer durchgehenden, starren Chassisplatte oder Chassiswanne montiert sein. T-Zungen-Konstruktionen sind nicht erlaubt.

/ 1.3.10. **Einzelradaufhängung** und Einzelradfederung ist vorgeschrieben. Eine starre Hinterachse ist nicht erlaubt

/ 1.3.11. Karosserien siehe K / 1.8.1.

/ 1.3.12. Als **Staubschutz** darf eine Buggy-Karosserie unter der Tourenwagen-Karosserie verwendet werden.

/ 1.3.13. **Tourenwagenkarosserien** sollen maßstabsgetreue Nachbildungen von originalen Tourenwagen sein. Karosserien dürfen nicht über den Stoßstangen vorne oder hinten und auch nicht über der Bodenlinie der Türen ausgeschnitten werden. Es sind keine Öffnungen mit Ausnahme von Löchern für Karosseriehalter, Transponder und Antenne erlaubt.

/ 1.3.14. Es sind keinerlei Verbreiterungen der Karosserie erlaubt

/ 1.3.15. Es darf ein Heckflügel am hinteren Ende es Fahrzeuges montiert werden, der aber nicht am Dach montiert ist. Die Karosserie zusammen mit dem Flügel sollte so wirklichkeitsgetreu wie möglich sein. Das Vorderende des Flügels darf nicht hinter dem vordersten Ende der Flügelbefestigung montiert sein. Der Flügel darf in der Höhe die Dachkante nicht überragen (gemessen mit einer Wasserwaage).

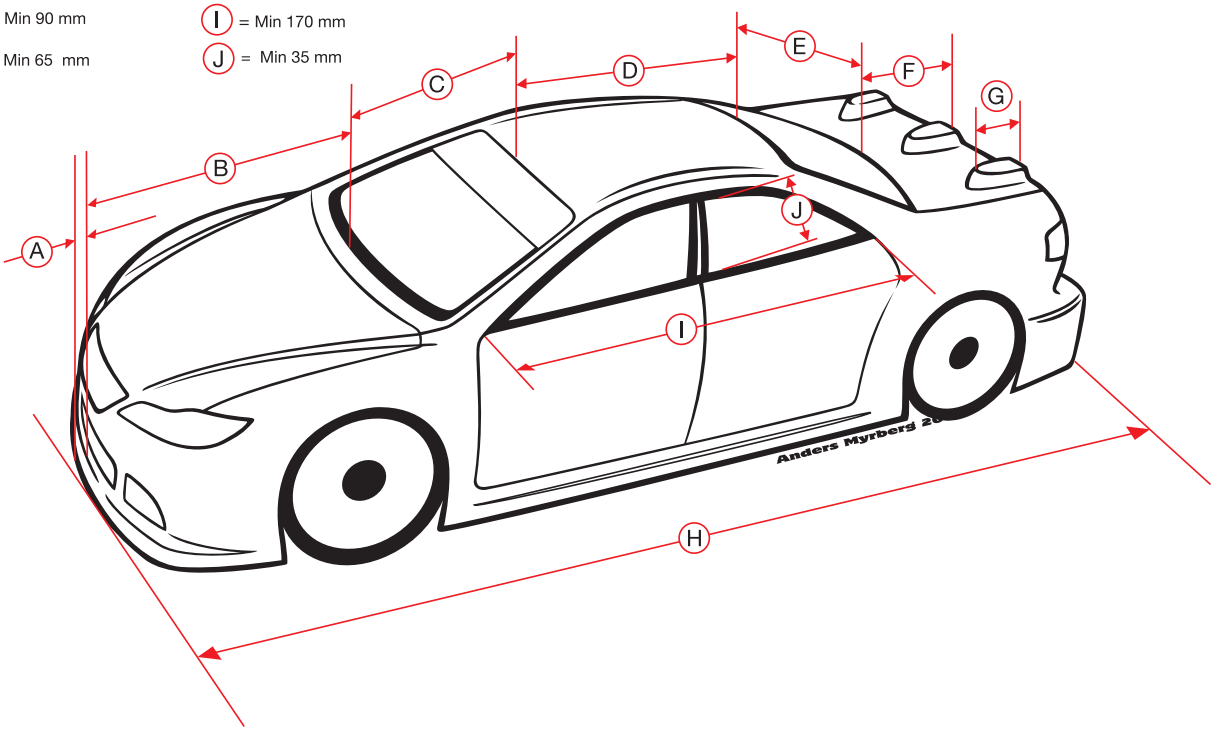
/ 1.3.16. Abmessungen:

Maximaler Überhang des Heckspoilers	10 mm
Maximale Heckspoilerbreite	190 mm
Der Flügel muss in ein Rechteck mit den Abmessungen 25 mm (Höhe) x 40 mm passen	
Maximale Breite (mit Karosserie)	200 mm
Maximale Breite (ohne Karosserie)	190 mm
Minimum Höhe gemessen am Dach (Fahrbereit)	115 mm
Maximaler Radstand	270 mm

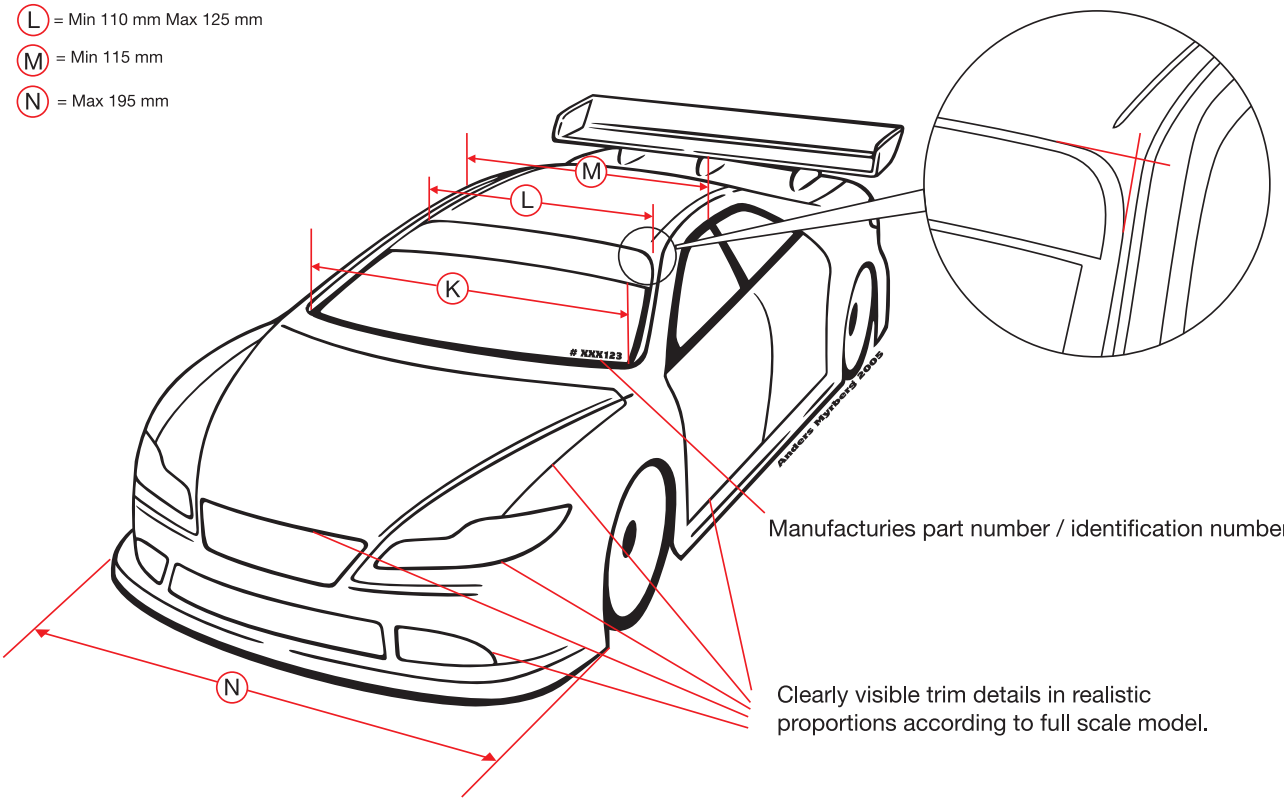
/ 1.3.17. Karosserieabmessungen lt. EFRA Rulebook 2011 – siehe Abbildungen

GLOBAL BODY SPEC (GBS for Electric Sedans)

A = Max 10 mm
B = Min 105 mm
C = Max 85 mm
D = Min 90 mm
E = Min 65 mm
F = Max 65 mm
G = Max 25 mm (Max 3 posts)
H = Min 410 mm
I = Min 170 mm
J = Min 35 mm



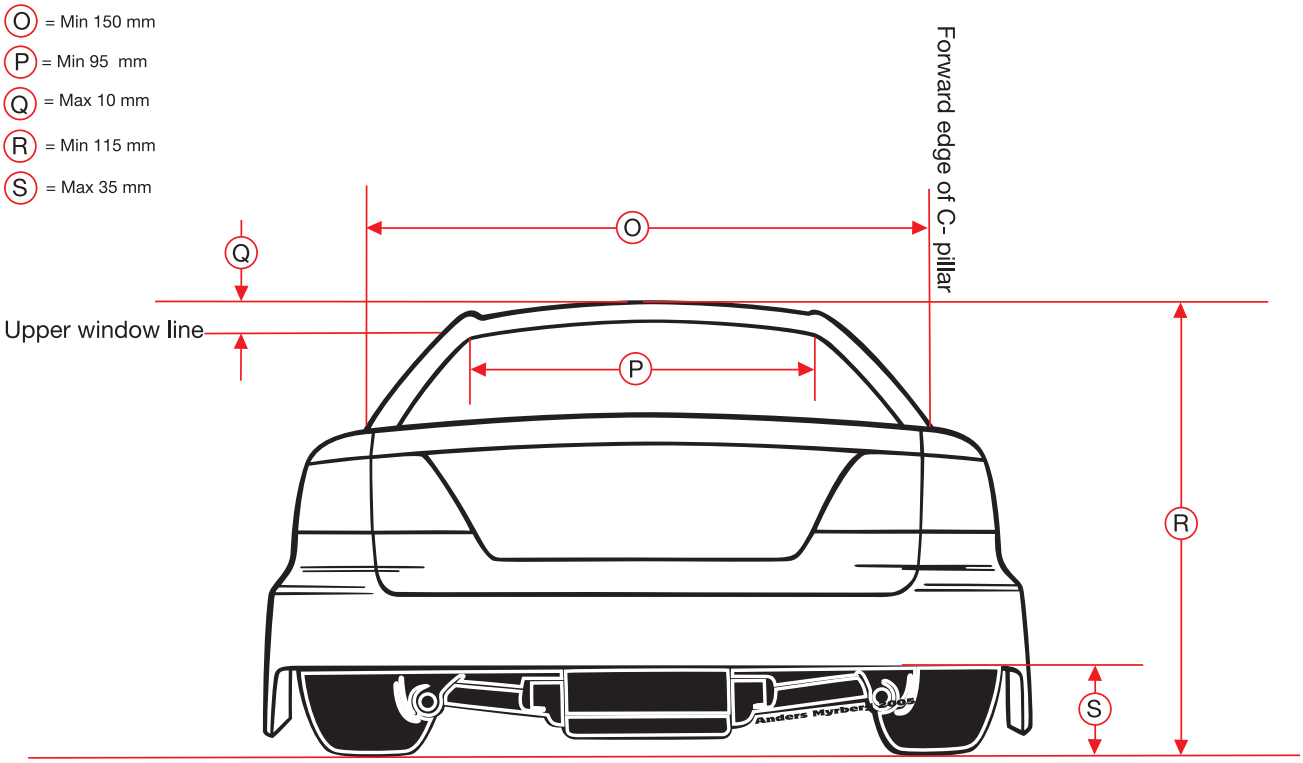
K = Min 140 mm Max 155 mm
L = Min 110 mm Max 125 mm
M = Min 115 mm
N = Max 195 mm



Manufacturies part number / identification number.

Clearly visible trim details in realistic proportions according to full scale model.

O = Min 150 mm
P = Min 95 mm
Q = Max 10 mm
R = Min 115 mm
S = Max 35 mm



Jahresteil 2010 Elektro-Flachbahn TW-Scale Expert(1:10)

K / 1.4. Weltmeisterschaft
2011 findet keine WM statt

K / 1.5. Europameisterschaft
2011 findet die EM in Österreich statt

K / 1.6. Staatsmeisterschaft

/ 1.6.1. Modus: 6 Läufe / 2 Streicher (6/4, 5/3, 4/3, 3/3, 2/2, 1/1 Läufe/Wertungen) und ein Ersatztermin.
Der Ersatztermin tritt in Kraft wenn ein Rennen nicht durchgeführt wurde bzw. wenn es bei einem Rennen zu keiner Wertung gekommen ist.
Termine und Veranstalterclubs laut OFMAV-Rennkalender

/ 1.6.2. Jugendwertung:
Altersgrenze: Jahrgang 1995 und jünger.

K / 1.7. Landesmeisterschaft

/ 1.7.1. wird 2011 keine ausgetragen.

K / 1.8. Technische Spezifikation

/ 1.8.1. Karosserie: EFRA homologierte Karosserien

L Elektro-Flachbahn TW-Scale Standard

L / 1 Spezifikationen Elektro-Flachbahn TW-Scale Standard

Es gilt das gesamte Reglement der TW-Expert mit untenstehenden Veränderungen:

/ 1.1.1. Laufzeit und Finalis 8 Minuten
/ 1.1.2. Motor: 13.5T Speedpassion (Art.Nr.138135V3) und Regler Speedpassion Cirtix Stockclubrace (Art.Nr.12280) Gewicht 1350g, Untersetzung wird vom Veranstalter in der Ausschreibung Bekanntgegeben

L / 1.2. Fahrer der Standardklasse sind nicht Startberechtigt bei WM und EM TW-Modified!
L / 1.3. Doppelnennungen mit der TW-Scale Expert Klasse sind nicht gestattet.

Jahresteil 2011 Elektro-Flachbahn TW-Scale Standard

L / 1.4. Weltmeisterschaft
2011 findet keine statt.
L / 1.5. Europameisterschaft
2011 findet keine statt.
L / 1.6. Staatsmeisterschaft
/ 1.6.1. Modus: 6 Läufe / 2 Streicher (6/4, 5/3, 4/3, 3/3, 2/2, 1/1 Läufe/Wertungen) und ein Ersatztermin.
Der Ersatztermin tritt in Kraft wenn ein Rennen nicht durchgeführt wurde bzw. wenn es bei einem Rennen zu keiner Wertung gekommen ist.
Termine und Veranstalterclubs laut OFMAV-Rennkalender
/ 1.6.2. Jugendwertung:
Altersgrenze: Jahrgang 1995 und jünger
L / 1.7. Landesmeisterschaft
/ 1.7.1. wird 2011 keine ausgetragen.
L / 1.8. Technische Spezifikation
/ 1.8.1. Karosserie: siehe Expert (K / 1.8.1

M Elektro-Flachbahn F1

M / 1 Spezifikationen Elektro-Flachbahn F1

M / 1.1. Rennabwicklung bei Staatsmeisterschaftsläufen

/ 1.1.1. Alle Vorläufe und Finalläufe gehen über 5 Minuten plus der Zeit für die Vollendung der letzten Runde (bis zu einem Maximum von 30 Sekunden).

/ 1.1.2. Es werden auch Regenrennen gefahren.

M / 1.2. Anforderungen an die Strecke

/ 1.2.1. Die Rennen sollten im Freien veranstaltet werden. Der Streckenbelag soll ebener, griffiger und sauberer Asphalt oder Beton sein. Das Besprühen der Strecke mit Zuckerwasser ist empfehlenswert.

/ 1.2.2. Streckenmaße:

Streckenlänge	keine Angabe
Rundenzeit (deutlich über)	10 Sekunden
Streckenbreite innerhalb der Markierungen	min. 3 m
Breite Startgerade (+ Einfahrt in die folgende Kurve)	keine Angabe
weitest entfernter Punkt der Strecke vom Fahrerpodest	Empfehlung. 40 m

/ 1.2.3. Die Begrenzungslinien sollen weiß oder gelb, mindestens 2,5 cm breit, gut sichtbar und mindestens 20 cm vom Rand des Streckenbelags entfernt sein.

/ 1.2.4. Die Austragung von Rennen ist auf permanenten Modellrennstrecken, aber auch auf großen Parkplätzen möglich.

/ 1.2.5. Fixe Begrenzungen sollten mind. 20 cm von der Streckenmarkierung entfernt sein.

M / 1.3. Technische Spezifikationen

/ 1.3.1. Es sind nur Fahrzeuge mit Heckantrieb und F1-ähnlichem Chassis mit einer max. Breite von 215mm zugelassen.

/ 1.3.2. Mindestgewicht fahrfertig (ohne Transponder): derzeit keines festgelegt.

/ 1.3.3. Folgende Haftmittel, die kein Oil of Wintergreen enthalten, sind erlaubt:
Alle geruchlosen Haftmittel (auch Sonnenmilch)

/ 1.3.4. An der Vorderachse ist eine unabhängige Radaufhängung erlaubt.

/ 1.3.5. Die Hinterachse der Fahrzeuge muss durchgehend sein. Differential, Federung, Stoßdämpfer sind erlaubt. Unabhängige Hinterachsaufhängungen sind verboten.

/ 1.3.6. Es dürfen F1 Karosserien mit einer max. Breite von 215mm verwendet werden.

/ 1.3.7. Das Heck darf ausgeschnitten werden, die Seitenlinie muss aber erhalten bleiben.

/ 1.3.8. Es ist entweder ein Heckflügel oder ein Spoiler am Fahrzeug erlaubt (H / 1.17)
Spoilerverlängerung am Heck ist erlaubt, jedoch um max. 10 mm, und die Gesamtlänge des Spoilers darf 51 mm nicht übersteigen.

/ 1.3.9. Alle im Handel erhältlichen Reifen für Formel1/GT sind erlaubt (freie Reifenwahl)

M / 2 Jahresteil 2011 Elektro-Flachbahn F1

M / 2.1. Weltmeisterschaft
2011 findet keine statt.

M / 2.2. Europameisterschaft
2011 findet keine statt.

M / 2.3. Staatsmeisterschaft

/ 2.3.1. Modus:
2011 findet keine statt.

/ 2.3.2. Jugendwertung:
- Altersgrenze: Jahrgang 1995 und jünger.

Durchführungsempfehlungen für „Spaßrennen“

Spaß Cup - Formel 1:

- **Formel 1-Chassis** (2WD) mit Formel 1-Karosserie (Tamiya, Cross, Kyosho...)
- Motor mit mindestens 17 Windungen
- Hohlkammerreifen für Formel 1 (Tamiya, Ride, Amark oder Cross)
- Kugellager beliebiger Hersteller (empfohlen)
- Elektronischer Regler (Fabrikat freigestellt)
- 3 Trainingssessions zu 20 min
- beste Runde zählt für Finaleinteilung, wenn Zeitnahme-Computer verfügbar – sonst Handstoppung
- 2 Finalläufe zu je 7 Minuten (Wertung der Addition)
- Punkte- oder Zeitwertung (je nach Möglichkeit)
- ...und noch viel Spaß!

Spaß-Super Cup Reglement:

- Jeder ist teilnahmeberechtigt!
- **beliebiges RC-Car** mit Elektroantrieb: Tourenwagen, Buggy, Monstertruck ...
- Motor mit mindestens 17 Windungen
- beliebige Reifen
- beliebige Tuningteile (bitte bei der Nennung angeben)
- Trainingsmöglichkeit zwischen den Zeitläufen
- beste Runde zählt für Finaleinteilung, wenn automatische Zeitnahme verfügbar – sonst Handstoppung
- bei ausreichender Starterzahl, Einteilung in möglichst gleichwertige Gruppen
- 1 Super Cup-Finale (pro Klasse) über 6 Minuten
- Einfach RC-Car mitbringen...
- ...und Spaß haben!

Diese Sammlung soll mit Eurer Hilfe in Zukunft erweitert werden!

N ELEKTRO-FLACHBAHN TW-DRIFT

1. Veranstalter, Veranstaltungen/Termine:
Das RC-UR-Team – Verein für das Fahren mit funkferngesteuerten Modellautos, Dopschstraße 29/2/26, 1210 Wien, E-Mail: info@m-driftchallenge.at, Internet: www.m-driftchallenge.at veranstaltet unter dem Titel **„Modell Drift Challenge 2011“** (kurz **„MDC“**) einen RC-Drift-Cup für funkferngesteuerte Modellautos bestehend aus den folgenden vier Veranstaltungen:

1.) Drift Challenge Saalfelden (FSZ-Saalfelden, Salzburg): 15./16. April 2011 (Fr./Sa.)
2.) Drift Challenge Kärnten (FSZ-Mölbling-Mail): 14./15. Mai 2011 (Sa./So.)
3.) Drift Challenge Steiermark (FSZ-Lang-Lebring): 15./16. Juli 2011 (Fr./Sa.)
4.) Drift Challenge Wachauring (FSZ-Melk, Niederösterreich): 03./04. September 2011 (Sa./So.)

2. Definition:
Bei einer „Drift Challenge“ handelt es sich um eine Art „Geschicklichkeitsbewerb“ auf abgesteckter Rundstrecke mit Einzelstart. Das Ziel dieser Disziplin ist die optimale Fahrzeugbeherrschung und nicht ausschließlich die Erreichung der schnellsten Zeit; es gewinnt jener Fahrer, der sein Modell innerhalb der vorgegebenen Parameter am besten bewegt.

3. Streckenbeschaffenheit:
Die Veranstaltungen der MDC werden auf abgesteckten, mit Streckenbegrenzungen abgesicherten Rundkursen auf trockenem Asphalt, Beton oder Teppich ausgetragen. Da die Veranstaltungen unter freiem Himmel stattfinden, kann für Einflüsse die „höherer Gewalt“ unterliegen keine Verantwortung übernommen werden. Der Veranstalter hält sich das Recht vor den Streckenumfang zu verkleinern, damit dieser durch Zelte abgedeckt werden kann und trocken ist. Nach Absprache kann auch auf nassem Untergrund gefahren werden, dies wird jedoch Ausdrücklich von der Rennleitung bei der Fahrerbesprechung erwähnt.

4. Wettbewerbsablauf (jeweils nach Zeitplan):

Am ersten Veranstaltungstag jeweils:

- freies Training (gebührenpflichtig, siehe Punkt 6.)
- administrative Abnahme
- technische Abnahme
- Fahrerbesprechung
- Startnummernauslosung

Am zweiten Veranstaltungstag jeweils:
- freies Training (gebührenfrei)
- 3 Wettbewerbsläufe
- Siegerehrung

Hinweis: Zwischen den Wertungsläufen sollte die Strecke zwar zum publikumswirksamen Driften, jedoch nicht zum weiteren trainieren genutzt werden. Aus diesem Grund wird zwischen den Wertungsläufen die Fahrtrichtung umgekehrt.

Hinweis: Diese Angaben dienen nur zur Orientierung und können für jede Veranstaltung noch abgeändert werden. Der genaue Zeitplan wird am ersten Veranstaltungstag der jeweiligen Veranstaltung bekanntgegeben!

5.) Nennungen:

a) Einzel-Nennungen:

Prinzipiell kann für alle vier Veranstaltungen einzeln genannt werden. Das Nenngeld beläuft sich dabei auf jeweils € 15,-- bzw. zusätzlich € 5,-- für das freie Training, gesamt somit € 20,--. bei RC-UR-Team Mitgliedern beläuft sich das Nenngeld auf € 15,--.

Nimmt ein Fahrer an allen 4 Veranstaltungen der MDC teil, so startet er bei der letzten Veranstaltung gratis!
d.h.: in Summe sind statt € 80 nur € 60 (€ 45 für Mitglieder) zu bezahlen.

b) Generelles zu Nennungen:

Die Startreihenfolge ergibt sich aus der Startnummernauslosung am Abend des ersten Veranstaltungstages.

Eine Nennung besteht aus dem Nennformular (für Veranstalter), die Nennung gilt nur dann als vollständig, wenn das Formular vollständig ausgefüllt vorliegt.
Die Nennung kann nur erfolgen, wenn eine permanent verfügbare E-Mail-Adresse angegeben wird.

Nennschluss:
Als Nennschluss wird jeweils der letzte Mittwoch vor der Veranstaltung 0 Uhr festgelegt. Nach diesem Termin sind nur noch Nachnennungen möglich, bei diesen wird zusätzliche eine Bearbeitungsgebühr von € 5,-- eingehoben.

Die Fahrer sind dazu verpflichtet, Ihre Nennung für eine Veranstaltung offiziell zurückzuziehen, wenn Ihnen das Kommen nicht möglich ist. Diese Absage muss mindestens 3 Tage vor der jeweiligen Veranstaltung schriftlich erfolgen. Erfolgt die Absage zu Spät oder gar Nicht, kann vom Veranstalter das Nenngeld in vollem Umfang eingefordert werden.

Weiters gibt es die Möglichkeit, dass sich 2 Fahrer ein Auto „Teilen“. In diesem Fall müssen beide Fahrer gesondert nennen und auch jeweils einzeln Nenngeld bezahlen.

Es werden nur Nennungen angenommen, zu denen das Nenngeld auch eingezahlt wurde. Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Nennungen ohne Bekanntgabe der Gründe abzulehnen. In diesen Fällen wird das Nenngeld rückerstattet.

6. Fahrzeuge:

- Tourenwagenchassis 1:10 mit Tourenwagenkarosserie und permanentem Allradantrieb. Eine schöne Gestaltung der Karosserie ist erwünscht.
- Maximalbreite des Chassis 200mm
- Maximalgewicht des Fahrfertigen Fahrzeuges 3000g
- Akkus bis maximal 7,4V Nennspannung
- Als Reifen sind geeignete Driftreifen des Herstellers HPI und Type T-Drift zu verwenden (HPI-Art.Nr.: #4406). Die Verwendung von Driftreifen mit oder ohne Profil (sofern die Type T-Drift eingehalten wird) steht frei, sofern eine Breite von 26mm eingehalten wird.
- Weiters sind auch Reifen der Type „Super Drift Tech Tires“ des Herstellers „Tamiya“ zugelassen.
- Motor frei (nur Elektro-Motoren)

7. Allgemein:

Start:
Jedes zum Start zugelassene Fahrzeug hat sich zu seiner vorgesehenen Startzeit in der Boxengasse bzw. am Vorstart (je nach Streckenaufbau) einzufinden. Dabei sollen alle Fahrzeuge in der richtigen Startreihenfolge aufgestellt werden.

Die Startreihenfolge ist aufsteigend entsprechend der Startnummern, die bei der Startnummernauslosung vergeben wurden.

Erscheint ein Fahrer nicht zu der im Zeitplan für ihn vorgesehenen Startzeit am Vorstart bzw. in der Boxengasse, so wird dies als Verzicht auf den Wertungslauf interpretiert. Bei Verspätung besteht kein Anspruch auf ein Startrecht.

Disziplin:
Gemäß der EFRA Bestimmungen, ist jeglicher Alkohol- und Drogenkonsum verboten.

Alle Teilnehmer sowie deren Begleitpersonen und Mechaniker haben während der gesamten Veranstaltung den Anweisungen des Veranstalter-Personals jederzeit und umgehend Folge zu leisten. Bei Verstößen erfolgt der Ausschluss von der Veranstaltung.

Vom Veranstalter werden Tische und Bänke als Fahrerlager zur Verfügung gestellt, diese sind jedoch Sauber zu halten und vor Beginn der Arbeiten mit einem geeigneten Tuch, einer Folie oder einer ähnlichen kratzfesten Unterlage zu Bedecken. Diese müssen von jedem Fahrer selbst mitgebracht werden und werden nicht vom Veranstalter beigestellt. Für entstandene Schäden an Tischen oder Bänken haftet der Fahrer.

Weiters ist ein jeder Fahrer für seine eigene Versorgung mit Steckdosen selbst Verantwortlich. Vom Veranstalter wird jedem Fahrer eine Steckdose zur Verfügung gestellt.

8. Drift-Bewertung:

Bei allen Strecken handelt es sich um geschlossene Rundkurse, die in mehrere Sektionen unterteilt sind:

- Bewertete „Drift-Zonen“ (siehe „Bewertungskriterien“)

- „Bonus-Zonen“ (Gelingt ein Drift wird dies positiv bewertet. Misslingt er, so gibt es jedoch keine Abzüge!)

- „no Drift“ – Zonen (Driften verboten, langsam durchrollen! Zweck, um auch das Abbrechen und das Ansetzen eines „neuen“ Drifts bewerten zu können)

Es werden jeweils eine Aufwärmrunde und eine Wertungsrunde gefahren. Die Bewertung erfolgt durch eine Fach-jury in Sachrichterfunktion. Pro Wertungssektion beraten sich jeweils 2-3 Juroren und gelangen miteinander zu einer einzelnen Benotung. Gegen diese Sachrichterentscheidungen ist kein Protest möglich.

Die Bewertungskriterien sind u.a.:

- Drift-Winkel (je größer, desto besser)

- Drift-Geschwindigkeit (je schneller, desto besser)

- Fahr-Linie & Fahr-Stil (wird bei der Fahrerbesprechung erklärt)

- Umsetzen (Zeitpunkt, Genauigkeit)

Abzüge gibt es für:

- Verlassen der Strecke bzw. Umwerfen/Berühren einer Streckenbegrenzung

- Dreher bzw. Drift-Abbruch

Das Ausmaß der Abzüge wird von der Jury festgelegt.

Grundlage der MDC ist das „Best of Three“-System. D.h. Jeder Fahrer fährt 3 Wertungsläufe und das Ergebnis des besten Durchgangs wird für das Endresultat herangezogen. Im Falle eines Punktegleichstandes werden die Ergebnisse der beiden anderen Läufe für die weitere Wertung herangezogen.

Die Fachjury bewertet die gesamte Drift-Zone, die aus mehreren Kurven besteht. Dabei kann das Jury-Team zwischen 0 und 20 Punkten vergeben. Die Summe der erzielten Punkte in den einzelnen Drift-Sektionen ergibt das Ergebnis des jeweiligen Durchgangs, wobei der Fahrer mit der höchsten Punkteanzahl in einem Durchgang Sieger ist. In den Bonuszonen können nochmals bis zu 10 Punkte für einen schönen Drift vergeben werden.

9. Meisterschaftswertung:

Im Rahmen der „Modell Drift Challenge 2011“ wird der österreichische Meister ermittelt. Dabei werden für die Ergebnisse der vier einzelnen Veranstaltungen die Meisterschaftspunkte nach der folgenden Formel vergeben:

((Anzahl Starter – Platzierung) / Anzahl Starter) x 10 + 1

Ziel ist es ein Endergebnis anhand der Starterzahl zu Bewerten und dafür unterschiedlich viele Meisterschaftspunkte zu vergeben.

Zur Verdeutlichung der Vorteile dieser Formel hier ein Beispiel dazu:

Beisp.1: Der Fahrer erreicht bei 20 Startern einen 2. Platz:

((20 – 2) / 20) x 10 + 1 = 10 Punkte.

Der Fahrer erhält für sein Ergebnis 10 Meisterschaftspunkte.

Beisp.2: Der Fahrer erreicht bei 5 Startern einen 2. Platz:

((5 – 2) / 5) x 10 + 1 = 7 Punkte.

Der Fahrer erhält für sein Ergebnis 7 Meisterschaftspunkte.

Bei Punktegleichstand am Saisonende entscheidet die Anzahl der besseren Platzierungen.

Dabei ist ein Streichresultat vorgesehen, bei Fahrern, die an allen 4 Veranstaltungen Teilnehmen, wird das schlechteste Ergebnis gestrichen und die anderen 3 für die Meisterschaftswertung herangezogen. Bei Punktegleichstand kann auch das 4. Ergebnis berücksichtigt werden, wenn bei den Fahrern auch die Wertung nach den besseren Platzierungen zu keinem Ergebnis führt.

10. Technische Kontrollen:

Die Fahrzeuge können zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung kontrolliert werden. Die Auswahl kann sowohl nach dem Zufallsprinzip als auch aufgrund von konkreten Verdachtsmomenten erfolgen. Die Fahrer sind verpflichtet, mit dem Personal der technischen Überprüfung zusammenzuarbeiten. Teilnehmer, die bei einer Kontrolle nicht kooperieren bzw. sich dieser entziehen, werden disqualifiziert und ihre eventuellen Tageswertungspunkte gestrichen.

11. Proteste:

Gegen Sachrichterentscheidungen, wie z. B. die Bewertungen der Drift-Jury, ist kein Protest zulässig.

Proteste müssen entsprechend der nachfolgenden Bestimmungen erfolgen:

- Ein Protest muss binnen 30 Minuten nachdem das letzte Fahrzeug seinen letzten Wertungslauf beendet hat beim Rennleiter eingebracht werden.
- Es wird eine Protestgebühr von 25€ eingehoben, wird dem Protest stattgegeben, wird diese Retourniert, ansonsten verbleibt sie beim Veranstalter.
- Ein Protest muss konkret gehalten sein, d.h. sich z. B. auf ein bestimmtes Bauteil beziehen, Proteste gegen das ganze Fahrzeug sind daher nicht zulässig.
- War der Protest gerechtfertigt, so kann der beschuldigte Fahrer ausgeschlossen werden.

12. Preise/Siegerehrung:

Für die vier Einzelveranstaltungen gilt:

Der Tagessieger erhält einen Pokal. Die bestplatzierte Drifterin wird mit einem Ehrenpreis ausgezeichnet.

Für die Staatsmeisterschaft gilt:

Die drei jeweils bestplatzierten werden am Jahresende zur Siegerehrung geladen und erhalten Pokale.

13. Allgemeines:

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, diese Ausschreibung noch abzuändern oder nähere Durchführungsbestimmungen zu erlassen sowie die Veranstaltung und auch einzelne Bewerbstage zu verschieben oder abzusagen. Höhere Gewalt entbindet den Veranstalter von der Einhaltung seiner Verpflichtungen.

14. Einverständniserklärung

Alle Teilnehmer geben mit Abgabe der Nennung ihr Einverständnis, dass Foto- oder Filmmaterial, auf denen sie selbst bzw. etwaige Begleitpersonen abgebildet sind, sowie auszugsweise ihre persönlichen Daten, vom Veranstalter bzw. Medien veröffentlicht werden dürfen.

15. Funktionäre:

Organisationskomitee:	Der Verein RC-UR-Team.
Rennleiter/Fahrerverbindungsbeauftragter:	Andreas Hipfl / Michael Günther
Sportkommissar/Technischer Kommissar:	Wird bei der Fahrerbesprechung bekanntgegeben.

16. Versicherung:

Jeder Teilnehmer fährt auf eigene Verantwortung und Gefahr. Jeder Fahrer, der Mitglied beim ÖFMAV ist, ist automatisch Haftpflicht versichert.
Der Veranstalter lehnt gegenüber Bewerbern, Fahrern, Helfern und Dritten jede Haftung für Personen- und Sachschäden ab.

EF – Geschäftsordnung Elektro-Flachbahn 2011

OFMAV Elektro - Flachbahn (EF-Sektion)

MITGLIEDER der Elektro-Sektion EF:

Die EF-Sektion besteht nur aus ordentlichen Mitgliedern. Ordentliche EF-Sektions-Mitglieder sind alle OFMAV-Vereine, welche EF-Fahrerlizenzen für ihre Clubmitglieder gelöst haben. Nur EF-Lizenznehmer aus diesen Vereinen kommen in den Genuss des OFMAV-Versicherungsschutzes sowie sonstiger Leistungen der EF-Sektion.

EINLADUNG zum jährlichen EF-Sektions-Meeting:

Diese erfolgt schriftlich und zeitgleich mit der jährlichen OFMAV-GV-Einladung im Zeitraum zwischen 5 und 8 Wochen davor.

ANTRÄGE an das jährliche EF-Sektions-Meeting:

Diese sind auf OFMAV-Formblättern ausschließlich elektronisch zu erstellen und mind. 4 Wochen vor dem EF-Meeting an den EF-Schriftführer per Email zu senden. Jeder Antrag muss beim EF-Meeting durch einen zweiten Verein unterstützt werden. Während des EF-Meetings können durch den EF-Vorstand zusätzlich Initiativanträge gestellt werden.

Stimmenverteilung im jährlichen EF-Sektions-Meeting:

Jeder anwesende Mitgliedsclub erhält - infolge der Starts seiner Lizenzfahrer bei STM’s im Vorjahr eine errechnete Anzahl von Stimmen (keine Vollmachten möglich).
Formel: ln Starts (in%) +1

0 %	0 Stimmen
1-3 %	1 Stimme
4-11 %	2 Stimmen
12-32 %	3 Stimmen
33-89 %	4 Stimmen
90-100 %	5 Stimmen

Jedes Vorstandsmitglied hat 1 Stimme.
Um einen Antrag anzunehmen, müssen über 50 % der gültigen Stimmen dafür sein - (Enthaltungen werden nicht zur Gesamtanzahl der Stimmberechtigten gezählt).
Bei genau 50% entscheidet die Stimme des/der Vorsitzenden.

EINBERUFUNG von außerordentlichen EF-Sektions-Meetings:

Besondere Umstände – *z.B. Reglement-Änderungen, etc.* – welche nicht zeitgerecht zum jährlichen EF-Sektions-Meeting beschlossen und auch über den EF-Vorstand nicht realisiert werden können, verlangen die Einberufung von außerordentlichen EF-Sektions-Meetings durch den EF-Vorstand. Einberufungsfrist spätestens 2 Wochen davor (Einbringung von Anträgen nicht möglich / keine Vollmachten / jeder anwesende Club hat 1 Stimme).

BESCHLÜSSE im jährlichen EFRA-AGM:

Die sektionsbezogenen „EFRA-Rules“ werden nach Möglichkeit 1 Woche vor dem EF-Sektions-Meeting an alle OFMAV- Vereine ausgesandt und - wenn sie STM-Vorschriften betreffen und vorgesehene Produkte in Österreich erhältlich sind - ohne Abstimmung in das EF-Reglement übernommen. Gegen EFRA-Beschlüsse können keine Anträge eingebracht werden.

ORGANE des EF-Sektions-Meetings:

1. Die **EF-Sektions-Versammlung** – *(im Rahmen der OFMAV-GV)*
2. Der **EF-Vorstand** - **3** Mitglieder
EF-OB EF-Obmann,
EF-SF Schriftführer,
EF-KA Kassier
3. Der **EF-Rechnungsprüfer** (1 unabhängiges Kontrollorgan)

AUFGABEN des EF-VORSTANDS:

Überarbeitet und verteilt das aktuelle EF-Reglement mit den jeweiligen Anträgen.
Ist verantwortlich für die finanzielle Gebarung sowie für die kostengünstige Verwendung der Gelder gemäß Spesenliste der EF-Sektion. Entscheidet über anstehende Fragen.
Beruft EF-Sektions-Meetings ein. Erteilt erforderliche Sanktionen.

EF-Sektions-Obmann
Vertritt die Sektion nach außen und erledigt allgemeine Aufgaben (Messkoffer).
Nennt (für internationale EF-Flachbahn-Rennen) die interessierten OFMAV-Lizenzfahrer, entscheidet unter Berücksichtigung der Leistungen über die Entsendung zu EF-EURO’s und EF-WORLD’s, unterstützt alle EF-Clubs bei ihren Anliegen.
Vertritt die EF-Sektion gegenüber der EFRA, oder bestellt einen Delegierten.
Erstellt einen EF-Jahresvoranschlag entsprechend den EF-Jahreseinnahmen.

EF-Sektions- Schriftführer:
Erledigt den EF-Schriftverkehr und verwaltet die Fahrerlizenzen der EF-Sektion gemeinsam mit dem EF-Kassier.
Sammelt und überprüft die EF-Rennergebnisse vom jeweiligen Rennveranstalter und sorgt für eine zentrale Veröffentlichung derselben im Internet.

EF-Sektions-Kassier:
Ist verantwortlich für die ordentliche Führung der EF-Kassa, hebt die EF-Beiträge ein (auch Nenngeldanteile, etc.) Erstellt anlässlich der 3 Jahresversammlungen Zwischenabrechnungen.

Einberufung des EF-Vorstands:
Mindestens 1 mal im Jahr (Beschlussfassung durch Einstimmigkeit im Vorstand).
In diesen Bereich fällt auch eine Arbeitsgruppenbildung – falls erforderlich - um spezielle Probleme zu lösen (EF-Vorstands-Bestellung).

AUFGABEN des EF-Rechnungsprüfers:

Kontrolliert die EF-Kassa vor dem EF-Sektions-Meeting, und beantragt die Entlastung des EF-Vorstands.

WAHL des EF-Vorstands und des EF-Rechnungsprüfers:

Die Funktionsdauer der gewählten Offiziellen beträgt 2 Jahre und ihre Wahl erfolgt in der EF-Sektions-Versammlung - *nach Entlastung des bisherigen EF-Vorstandes* - durch die anwesenden ordentlichen Mitglieder (im Rahmen der ordentlichen GV des OFMAV)

- Mehrheit (50% +) erforderlich.

Geschäftsordnung 2010