

REGLEMENT 2017

für die

Sektion Elektro Flachbahn

Erstellt von:

Vinzenz Schrank, Obmann

Gültig: April 2017 – März 2018

Veröffentlicht am:

17. März 2017

Vorwort des Sektions-Obmannes

Liebe Modellsportbegeisterte!

Gemäß den nunmehr wohl bekannten Abläufen, darf ich euch nachstehend das Reglement für die Sektion Elektro Flachbahn für die Saison 2017/18 zur Kenntnis bringen.

Entgegen den letzten Jahren haben wir einige massive Änderungen im vorliegenden Reglement. Diese nehmen aber weniger Bezug auf die einzelnen Rennklassen bzw. den Rennablauf, sondern betreffen den Aufbau insgesamt. Durch die einstimmige Annahme des nun für alle Sektionen verpflichtend einzuhaltende „Allgemeine Rennreglement des ÖFMAV“, wurden alle diesbezüglichen Punkte aus unserem Sektionsreglement entfernt, durch Verweise auf das allgemeine Reglement ersetzt bzw. im Bedarfsfall durch Ergänzungen vervollständigt.

Ich darf daher alle Interessierten ersuchen, sich die jeweilig relevanten Reglementpunkte zu Gemüte zu führen, um auch 2017 wieder eine ruhige und von guter Gemeinschaft geprägte Saison zu erleben.

In diesem Sinne freue ich mich schon auf die vor uns liegenden Staatsmeisterschaftsläufe und wünsche allen Fahrerinnen und Fahrern viel Erfolg!

Euer Obmann

Vinzenz Schrank

Aktualisierungen:

Datum	Inhalt	Grundlage

Inhaltsverzeichnis

A 	KONTAKT	1
1.	OFMAV – Dachverband:	1
2.	Sektion Elektro Flachbahn	1
3.	Bankdaten Sektionskonto Elektro Flachbahn	1
B 	ALLGEMEINES RENNREGLEMENT OFMAV	2
C 	GESCHÄFTSORDNUNG ELEKTRO FLACHBAHN	3
1.	MITGLIEDER	3
2.	SEKTIONS-MEETING	3
3.	EFRA-AGM	4
4.	ORGANE des EF-Sektions-Meetings	4
5.	Allgemeine AUFGABEN des EF-VORSTANDS	4
6.	AUFGABEN des EF-Sektions-Obmann	4
7.	AUFGABEN EF-Sektions- Schriftführer	4
8.	AUFGABEN EF-Sektions-Kassier	4
9.	AUFGABEN des EF-Rechnungsprüfers:	5
10.	Einberufung des EF-Vorstands:	5
11.	WAHL des EF-Vorstands und des EF-Rechnungsprüfers:	5
D 	ALLGEMEINES REGLEMENT ELEKTRO FLACHBAHN	6
1.	Offizielle Funktionäre OFMAV sanktionierter Rennen	6
2.	Vergabemodus für nationale Meisterschaften (STM bzw. LM)	7
3.	Anforderungen an den Veranstalter	7
4.	Anforderungen an die Strecke	7
5.	Ausschreibung von OFMAV-sanktionierten Rennen	8
6.	Nennung	8
7.	Nenngeld, Abgabe an den OFMAV	8
E 	LANDESMEISTERSCHAFTEN	10
1.	Allgemeines	10
2.	Zulassung	10
3.	Wertung	10
F 	STAATSMEISTERSCHAFTEN	11
1.	Allgemeines	11
2.	Staatsmeisterschaft Austragungsmodus (Zeitablauf):	11
3.	Zulassung	11
4.	Wertung	11
G 	EUROPA- UND WELTMEISTERSCHAFTEN	12

H 	OFMAV-SANKTIONIERTE RENNEN	13
	1. Allgemeines	13
	2. Zulassung	13
	3. Wertung	13
I 	RENNDURCHFÜHRUNG	14
	1. Allgemeines	14
	2. Absage und Abbruch von Rennen	14
	3. Technische Abnahme	15
	4. Senderanlagen, Senderdeponie	15
	5. Training	15
	6. Vorläufe	16
	7. Pausen zwischen Vor- und Finalläufen	17
	8. Gruppeneinteilung - Finalläufe	17
	9. Startvorbereitungen	17
	10. Streckenposten	18
	11. Startaufstellung	18
	12. Start, Startsignal	18
	13. Startwiederholung	19
	14. Laufwiederholung	19
	15. Beendigung von Vor- bzw. Finalläufen	19
	16. Wertung eines Rennens	20
	17. Gesamtwertung Meisterschaft	21
	18. Strafen / Reglementverstöße	21
	19. Siegerehrung und Preise	24
J 	BEITRÄGE, GEBÜHREN, NENNGELDER, ANMELDEGEBÜHREN ETC.	25
	1. Allgemeines	25
	2. Fahrerlizenzen	25
	3. Übersicht sämtlicher Beträge	25
K 	TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN	27
	1. Fahrzeuge (allgemein)	27
	2. Fahrakkumulatoren	28
	3. Motoren	29
L 	1:12 MODIFIED UND STOCK	30
	1. Allgemeine Spezifikationen 1:12 Modified und Stock	30
	2. Technische Spezifikationen 1:12 Modified und Stock	30
	3. Jahresteil 2016 1:12 Modified und Stock	32

M 	1:10 WORLD GT	33
	1. Allgemeine Spezifikationen 1:10 World GT	33
	2. Technische Spezifikationen 1:10 World GT	33
	3. Jahresteil 2016 1:10 World GT	35
N 	TW MODIFIED	36
	1. Allgemeine Spezifikationen TW Modified	36
	2. Technische Spezifikationen	36
	3. Jahresteil 2016 TW Modified	37
O 	TW STOCK	39
	1. Allgemeine Spezifikationen TW Stock	39
	2. Technische Spezifikationen	39
	3. Jahresteil 2016 TW Stock	39
P 	F1	40
	1. Allgemeine Spezifikationen F1	40
	2. Technische Spezifikationen	40
	3. Jahresteil 2016 F1	41
Q 	PUNKTETABELLE	43

A | KONTAKT

1. OFMAV – Dachverband:
 - 1.1. Obmann
Markus Vrana obmann@oefmav.at
 - 1.2. Schriftführer
Ing. Hubert Jäger schriftfuehrer@oefmav.at
 - 1.3. Kassier
Richard Sitar kassier@oefmav.at

2. Sektion Elektro Flachbahn
 - 2.1. Obmann
Vinzenz Schrank obmann-ef@oefmav.at

 - 2.2. Schriftführer
Christian Sowka schriftfuehrer-ef@oefmav.at

 - 2.3. Kassier
Florian Luyer kassier-ef@oefmav.at

3. Bankdaten Sektionskonto Elektro Flachbahn

Bank: Volksbank Wien Baden
IBAN: VBWIATW1
BIC: AT734300040813433006

B | ALLGEMEINES RENNREGLEMENT OFMAV

[siehe](#)

<http://www.oefmav.at/index.php?page=reglements-2017>

C | Geschäftsordnung Elektro Flachbahn

(EF-Sektion)

1. MITGLIEDER

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.

2. SEKTIONS-MEETING

2.1. Die Einladung zum jährlichen EF-Sektions-Meeting erfolgt schriftlich und ergeht zeitgleich mit der jährlichen OFMAV-GV-Einladung im Zeitraum zwischen 5 und 8 Wochen davor.

2.2. Anträge an das jährliche EF-Sektions-Meeting sind auf OFMAV-Formblättern ausschließlich elektronisch zu erstellen und mind. 4 Wochen vor dem Sektions-Meeting an den EF-Schriftführer per E-Mail zu senden. Jeder Antrag muss beim Sektions-Meeting durch einen zweiten Verein unterstützt werden, um behandelt zu werden. Während des EF-Meetings können durch den EF-Vorstand zusätzlich Initiativanträge gestellt werden.

2.3. Die Stimmenverteilung im jährlichen EF-Sektions-Meeting wird wie folgt ermittelt:

Jeder anwesende Mitgliedsclub erhält – auf Basis der Starts seiner Lizenzfahrer bei STM im Vorjahr - eine errechnete Anzahl von Stimmen (keine Vollmachten möglich).

Die Berechnung erfolgt nach der Formel:

$T \cdot n \cdot \text{Starts (in\%)} + 1$ (damit ist die geringste Stimmanzahl 1)

0 %	0 Stimmen	= 1 Gesamtstimme
1-3 %	1 Stimme	= 2 GS
4-11 %	2 Stimmen	= 3 GS
12-32 %	3 Stimmen	= 4 GS
33-89 %	4 Stimmen	= 5 GS
90-100 %	5 Stimmen	= 6 GS

Zusätzlich besitzt der Sektionsobmann 1 Stimme.

Um einen Antrag anzunehmen, müssen über 50 % der gültigen Stimmen dafür sein (Enthaltungen werden nicht zur Gesamtanzahl der Stimmberechtigten gezählt).

Bei Stimmengleichheit (Dafür/Dagegen) entscheidet die Stimme des Obmannes.

2.4. Außerordentliche EF-Sektions-Meetings (aoSM)

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 eines außerordentlichen EF-Sektions-Meetings durch den EF-Vorstand. Die Einberufungsfrist endet spätestens 2 Wochen vor dem geplanten Termin. Bei aoSM ist die Einbringung von Anträgen nicht möglich, es können keine Vollmachten ausgestellt werden und jeder anwesende Club hat 1 Stimme (da angenommen werden kann, dass zum Zeitpunkt eines solchen Meetings die STM noch nicht abgeschlossen ist).

3. EFRA-AGM

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

4. ORGANE des EF-Sektions-Meetings

4.1. Die EF-Sektions-Versammlung (im Rahmen der OFMAV-GV)

4.2. Der EF-Vorstand – bestehend aus 3 Mitgliedern

- EF-OB EF-Obmann
- EF-SF Schriftführer
- EF-KA Kassier

4.3. Der EF-Rechnungsprüfer (1 unabhängiges Kontrollorgan)

5. Allgemeine AUFGABEN des EF-VORSTANDS

5.1. Überarbeitet und verteilt das aktuelle EF-Reglement mit den jeweiligen Anträgen.

5.2. Ist verantwortlich für die finanzielle Gebarung sowie für die kostengünstige Verwendung der Gelder gemäß Spesenliste der EF-Sektion.

5.3. Entscheidet über anstehende Fragen.

5.4. Beruft EF-Sektions-Meetings ein. Erteilt erforderliche Sanktionen.

6. AUFGABEN des EF-Sektions-Obmann

6.1. unterstützt alle EF-Clubs bei ihren Anliegen.

6.2. Vertritt die Sektion nach außen und erledigt allgemeine Aufgaben (z.B. Sicherstellung Messkoffer).

6.3. Nennt (für internationale EF-Flachbahn-Rennen) die interessierten OFMAV-Lizenzfahrer, entscheidet unter Berücksichtigung der Leistungen über die Entsendung zu EF-EURO und EF-WORLD.

6.4. Vertritt die EF-Sektion gegenüber der EFRA, oder bestellt dafür einen Delegierten.

6.5. Erstellt einen EF-Budget-Jahresvoranschlag entsprechend den EF-Jahreseinnahmen.

7. AUFGABEN EF-Sektions- Schriftführer

7.1. Erledigt den EF-Schriftverkehr und verwaltet die Fahrerlizenzen der EF-Sektion gemeinsam mit dem EF-Kassier im Rahmen der Mitgliederverwaltung.

7.2. Sammelt und überprüft die EF-Rennergebnisse vom jeweiligen Rennveranstalter und sorgt für eine zentrale Veröffentlichung derselben im Internet (im Falle der Säumigkeit des Veranstalters).

8. AUFGABEN EF-Sektions-Kassier

8.1. Ist verantwortlich für die ordentliche Führung der EF-Kassa.

8.2. Hebt die EF-Beiträge ein (auch Nenngeldanteile, etc.).

8.3. Erstellt für die 3 Dachverbands-Jahresversammlungen Zwischenabrechnungen.

9. AUFGABEN des EF-Rechnungsprüfers:

- 9.1. Kontrolliert die EF-Kassa Gebarung vor dem EF-Sektions-Meeting und beantragt bei ordnungsgemäßer Gebarung die Entlastung des EF-Vorstands.

10. Einberufung des EF-Vorstands:

- 10.1. Mindestens einmal im Jahr (Beschlussfassung durch Einstimmigkeit im Vorstand).
- 10.2. In diesen Bereich fällt auch eine Arbeitsgruppenbildung – falls erforderlich - um aufgetretene Probleme zu lösen (EF-Vorstands-Bestellung).

11. 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).

Für die Bestellung ist eine einfache Mehrheit (50% +) erforderlich.

Wahlberechtigt sind nur Inhaber einer EF Lizenz.

D | ALLGEMEINES REGLEMENT ELEKTRO FLACHBAHN

Der Abschnitt D des allgemeinen Rennreglements der Sektion Elektro Flachbahn regelt die generellen Erfordernisse für die Veranstaltung und Durchführung eines OFMAV sanktionierten Rennens. Sofern nicht nachstehend weiter spezifiziert, gilt das

Allgemeine Rennreglement des ÖFMAV (ARR)

1. Offizielle Funktionäre OFMAV sanktionierter Rennen
 - 1.1. Grundsätzlich gem. ARR – ergänzend:
 - 1.2. Rennleiter
 - Der Rennleiter wird grundsätzlich durch die Sektion gestellt (Markus Winkler, Vertretung: Vinzenz Schrank) und bezahlt. Er muss so rechtzeitig am Veranstaltungsort sein, dass er die Fahrerbesprechung ordnungsgemäß durchführen kann.
 - 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 dessen Abwesenheit ein anderes EF-Vorstandsmitglied) korrigierend eingreifen.
 - Der Rennleiter (oder sein Stellvertreter) muss während der gesamten Veranstaltungsdauer bei der Rennleitung anwesend und durch aktiven Einsatz tätig sein (Training, Vorläufe, Finale).
 - 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.
 - Der Rennleiter ist nicht startberechtigt.
 - Wenn eine Vertretung des Rennleiters erforderlich ist (Krankheit, o.Ä.) so stellt der veranstaltende Club eine geeignete Ersatzperson. Diese muss Clubmitglied des veranstaltenden Vereines sein.
 - Entscheidungen der Rennleitung sind zumindest allen Fahrervertretern ehestens (sofort nach dem betroffenen Lauf) zur Kenntnis zu bringen und, sofern den Zeitplan oder die Rundenzählung betreffend, an der Anschlagtafel auszuhängen, sowie in den Ergebnislisten zu vermerken.
 - 1.3. Zeitnehmer
 - Der Zeitnehmer untersteht in Belangen der korrekten Zeitmessung der Fahrzeuge nicht dem Rennleiter, in allen anderen Punkten ist er jedoch der Autorität des Rennleiters untergeordnet. Seine Handlungen unterliegen ebenfalls streng diesem Reglement.
 - 1.4. Assistent
 - Der Rennleiter benötigt bei Finalstarts einen Assistenten. Seine Aufgabe ist es den Rennleiter vor allem während der Finalstarts zu unterstützen. Der Assistent darf auch der Zeitnehmer sein, es wird jedoch empfohlen, einen eigenen Assistenten einzuteilen. Weiters wäre es wünschenswert, dass durch den Assistenten das Renngeschehen in den Vor- und Finalläufen so kommentiert wird, sodass den Zuschauern ein möglichst klares Bild vom Renngeschehen vermittelt wird.
 - 1.5. Fahrervertreter
 - Der Fahrervertreter ist eine Vertrauensperson nach Wahl des jeweiligen Clubs, und wird bei der Anmeldung dem Veranstalter genannt und ist von der Rennleitung anzuerkennen (Gesprächspartner zwischen Veranstalter und den Fahrern des Clubs).
 - 1.6. 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).
 - Abstimmungen können nach Klassen getrennt durchgeführt werden (z.B. Stock und Modified).
- 1.7. Technische Abnahme
- Bei STM-Läufen ist es erforderlich, neben dem Rennleiter, dessen Assistenten bzw. dem Zeitnehmer noch mindestens zwei weitere Offizielle für die technische Abnahme und die ggf. vorhandene Senderdeponie vorzusehen. Diese Offiziellen werden als technische Abnahme bezeichnet und zeichnen für die Kontrolle der Einhaltung der technischen Richtlinien der jeweiligen Rennklassen verantwortlich.
2. Vergabemodus für nationale Meisterschaften (STM bzw. LM)
- 2.1. Bewerbungsfrist
- Die Bewerbungsfrist für einen Lauf zu einer nationalen Meisterschaft (STM, LM) endet 4 Wochen vor der OFMAV-Generalversammlung (GV).
- Ausnahme: Für die Austragung eines STM-Laufes in der Klasse 1:12 müssen die Bewerbungen bis zum 30.Juni beim zuständigen Sektions-Obmann abgegeben werden.
- 2.2. Wahl der Rennstrecke
- Die Auswahl der Rennstrecken für STM- und LM-Läufe erfolgt bei der jährlichen OFMAV-GV. Bei der Vergabe der Läufe sollen durch die stimmberechtigten Vereinsvertreter Kriterien wie Bahnzustand, Organisation (Rennleitung / Zeitnahme), Fahrerlager und das Umfeld berücksichtigt werden.
- Die Stimmengewichtung für die Abstimmung erfolgt gemäß der gültigen Geschäftsordnung Sektion EF (siehe C |2.3).
- Dem Vorstand ist es vorbehalten, einen Lauf gegebenenfalls selbst zu vergeben.
- 2.3. Allgemeine Voraussetzungen
- Voraussetzung für eine nationale Meisterschaft sind mindestens 2 verschiedene Veranstalter auf mindestens 2 verschiedenen Strecken (Ausnahme: Einzelveranstaltung bei STM-Läufen).
- 2.4. Verschiebung von OFMAV-sanktionierten Rennen
- Eine Verschiebung eines OFMAV-sanktionierten Rennens, LM bzw. STM ist nicht möglich.
3. Anforderungen an den Veranstalter
- 3.1. Grundsätzlich gem. ARR – ergänzend:
- 3.2. Weitergabe Rennergebnisse und Messkoffer
- Die Weitergabe der Rennergebnisse und des Messkoffers wird durch den Vorstand und den Rennleiter wahrgenommen. Die Erstellung der Rangliste erfolgt auch durch den Rennleiter.
- 3.3. Veröffentlichung der Ergebnisse
- Auf der OFMAV Homepage müssen das Ergebnis sowie die Meisterschaftsrangliste ebenfalls binnen Wochenfrist unter dem jeweiligen Rennen hochgeladen werden.
4. Anforderungen an die Strecke
- 4.1. Grundsätzlich gem. ARR – ergänzend:

- 4.2. Rund um die Strecke sind mit den Startnummern gekennzeichnete Plätze für die Streckenposten vorzusehen.
- 4.3. Für jeden Teilnehmer muss spätestens ab dem offiziellen Training ein Elektroanschluss von 230 V und min. 120 W zu Verfügung stehen, eine Steckdose entsprechender Leistung für bis zu 8 Fahrer ist verpflichtend. Die Entfernung Arbeitsplatz-Steckdose darf max. 10 m betragen.
- 4.4. Für jeden Fahrer muss ein überdachter Arbeitsplatz, mindestens 80cm breit und 50cm tief, mit zusätzlichem Abstellplatz für Leergut, sowie eine Sitzgelegenheit zur Verfügung stehen.
- 4.5. 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 sorgen (ev. durch Aufbringen von Zuckerwasser).
5. Ausschreibung von OFMAV-sanktionierten Rennen
 - 5.1. Grundsätzlich gem. ARR – ergänzend:
 - 5.2. 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.
6. Nennung
 - 6.1. Nennungen müssen fristgerecht bis zum Nennschluss eingereicht werden. Nennungen, die nach dem Nennschluss beim Veranstalter eingehen, können abgelehnt werden.
 - 6.2. Bei der Nennung ist (sind) die Klasse(n) sowie die jeweilige(n) AMB/RC Transpondernummer(n) anzugeben. Benutz der Teilnehmer ein DSM - System so reicht diese Angabe alleine aus, ansonsten sind 3 verschiedene Frequenzen als 5-stellige Zahl in MHz anzugeben. Der Veranstalter kann Nennungen, die nicht entsprechen, ablehnen.
 - 6.3. Für OFMAV-sanktionierte Rennen gilt: Nennung eine Woche vor dem Event (Rennen am Sonntag - Nennschluss eine Woche vorher. Nachnennungen sind bis 18 Uhr am Vortag der Veranstaltung möglich (meistens Freitag). Die Vergabe von Restplätzen bei einem STM-Lauf, bei dem das Teilnehmerlimit überschritten wurde, wird nach Absprache zwischen EL-Vorstand und Veranstalter entschieden.
 - 6.4. Die Nennung zu STM-Läufen muss durch die Clubs mittels der Mitgliederverwaltung über die OFMAV Homepage erfolgen. Gleichzeitig mit der Nennung müssen die Clubs auch einen Fahrervertreter namhaft machen.
 - 6.5. Entscheidungen zum OFMAV-Reglement dürfen nicht über den Zivilrechtsweg eingeklagt werden. Mit der Abgabe der Nennung verzichtet der Fahrer auf den Rechtsweg.
 - 6.6. Präsenzdiener/Zivildienstleistende können ihre Nennung kostenfrei bis 1800 Uhr am Vortag des Rennens zurückziehen.
7. Nenngeld, Abgabe an den OFMAV
 - 7.1. Die Höhe des Nenngeldes für STM- und LM-Läufe, sowie der an den OFMAV abzuführende Anteil des Nenngeldes, werden vom OFMAV bei der GV durch das EL-Sektionsmeeting festgelegt(siehe J |3).
 - 7.2. Zahlungsweise bei STM-Läufen:

Die Zahlung des Nenngeldes erfolgt clubweise, gesammelt, durch den Fahrervertreter zu Beginn des offiziellen Trainings am 1.Tag der Veranstaltung. Erscheint ein angemeldeter Fahrer nicht zu einem Rennen und liegt kein Grund für eine Rückerstattung vor, so kann dessen Nenngeld bei seinem Club eingefordert werden.
 - 7.3. Rückerstattung:

Nenngeld ist Reugeld 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 Zivildienst bei Verhinderung
- Absage der Veranstaltung
- Ablehnung der Strecke durch Jury-Entscheid (siehe 1.6)

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

7.5. „Doping“

Besteht der begründete Verdacht, dass ein Teilnehmer, Mechaniker oder ein Offizieller unter Alkohol- oder Drogeneinfluss steht, so wird der Fahrer unmittelbar disqualifiziert, bzw. der Offizielle / der Mechaniker „außer Dienst“ gestellt.

E | Landesmeisterschaften

1. Allgemeines

- 1.1. LM werden vom OFMAV akzeptiert und sanktioniert, wenn das Einverständnis aller anwesenden Clubs des/der betreffenden Bundeslandes/-länder beim EL-Sektionsmeeting vorliegt.
- 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.
- 1.3. 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.

2. Zulassung

- 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.

3. Wertung

- 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).
- 3.2. Im Übrigen erfolgt die Wertung gem. den Richtlinien für die Wertung unter dem Punkt Renndurchführung (I |16 & I |17)

F | Staatsmeisterschaften

1. Allgemeines

- 1.1. STM werden Indoor und Outdoor durchgeführt. Indoor werden die Klassen F1, Tourenwagen Modified und Stock, 1:12 Modified und Stock und World GT ausgetragen. Outdoor die Klassen F1, Tourenwagen Modified und Stock und World GT. Anzahl und Modalitäten der Durchführung finden sich in den jeweiligen Jahresteilen.
- 1.2. Die Mindeststarteranzahl für die Durchführung einer Klasse in der STM beträgt 5 **Nennungen** für einen Lauf. Ab **3 anwesenden Startern** vor Ort wird die jeweilige Klasse tatsächlich abgehalten.
- 1.3. STM-Läufe dürfen nicht als Subwertungen von internationalen Rennen veranstaltet werden.
- 1.4. Eine Woche vor und nach bzw. während einer EM oder WM dürfen keine STM-Läufe in den jeweiligen Klassen stattfinden.

2. Staatsmeisterschaft Austragungsmodus (Zeitablauf):

Staatsmeisterschaften finden grundsätzlich an Wochenenden statt. Das Rennen beginnt mit dem offiziellen Training (meist Samstag) um 1300 Uhr. Der Ablauf sieht wie folgt aus:

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 finden die Finalläufe statt

{alle Finalläufe (A, B, C...) müssen in gleicher Anzahl gefahren werden}

- 2.1. Sind zu einem STM-Lauf weniger als 40 Starter gemeldet, kann der Veranstalter, nach Genehmigung durch den zuständigen Sektions-Obmann, eine oder mehrere Gästeklassen zusätzlich starten lassen. Für den Veranstalter hat jedoch bei all seinen Entscheidungen der STM-Lauf Vorrang.

3. Zulassung

- 3.1. Es sind alle OFMAV-Fahrer startberechtigt, die eine gültige OFMAV-Lizenz der Sektion EF besitzen (auch ausländische Lizenzinhaber). Eine allfällige Teilnahmebeschränkung ist dem Jahresteil des Reglements zu entnehmen (wird bei der alljährlichen OFMAV- GV im EF-Sektionsmeeting beschlossen).

4. Wertung

- 4.1. Im Übrigen erfolgt die Wertung gem. den Richtlinien für die Wertung unter dem Punkt Renndurchführung (siehe I |16 & I |17).

G | Europa- und Weltmeisterschaften

1.1. Gem. ARR

H | OFMAV-sanktionierte Rennen

1. Allgemeines
 - 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).
 - 1.2. OFMAV-sanktionierte Rennen müssen in den OFMAV-Kalender aufgenommen werden.
 - 1.3. Für die Durchführung eines OFMAV-sanktionierten Internationalen Rennens (I.R.) ist der Terminwunsch, wie bei einer STM oder LM, mittels eines OFMAV-Antragsformulars rechtzeitig vor dem Sektions-Meeting anlässlich der jährlichen OFMAV-GV einzureichen.
 - 1.4. Für die Aufnahme in den Int. OFMAV-Rennkalender und das Recht, 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 (vgl. Übersicht über die Beiträge). Angemeldete I.R. können terminlich nicht verschoben sondern nur abgesagt werden.
2. Zulassung
 - 2.1. Alle OFMAV-Lizenzinhaber und alle anderen interessierten Teilnehmer können an den Start gehen, sofern der Veranstalter keine Teilnahmebeschränkungen erlässt wobei den Lizenzinhabern Vorrang zu gewähren ist.
3. Wertung
 - 3.1. Alle Teilnehmer starten entsprechend der Vorgabe des Veranstalters und sind getrennt zu werten (vgl. Wertung LM).

I | Renndurchführung

Die folgenden Reglementpunkte sind für alle Rennen, die nach dem OFMAV-Reglement durchgeführt werden bindend (STM, LM und sanktionierte Rennen) und können grundsätzlich während der laufenden Saison nicht geändert werden.

1. Allgemeines

- 1.1. Der Austragungsmodus ist im Reglement festgelegt und kann nur während der OFMAV-GV im EF-Sektionsmeeting geändert werden.
- 1.2. Ein Rennen beginnt mit dem offiziellen freien Training (wie in der Ausschreibung angegeben).
- 1.3. Auf dem Fahrerpodest herrscht absolutes Handy-Verbot (Sanktionen siehe 18.5).

2. Absage und Abbruch von Rennen

2.1. Absage

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 über die Absage. Bei Absage eines Rennens ist das Nenngeld nicht einzuheben bzw. zurückzuzahlen (siehe D | 7.3). Niederschlag (Regen, Schnee, Eis, Graupel) ist kein Absagegrund sondern kann zu nur einem Rennabbruch führen (siehe 2.2).

2.2. Abbruch

Ein Rennen gilt als abgebrochen, wenn es nach 10:30 Uhr am Renntag durch Fahrerentscheid nicht mehr begonnen bzw. fortgesetzt wird. Verlassen viele Fahrer vor diesem Zeitpunkt die Veranstaltung, so ist das Rennen der jeweiligen Klasse sofort abzubrechen, wenn weniger als die Hälfte der genannten Fahrer verbleiben. In diesem Fall fällt das Nenngeld dem Veranstalter zu. Das Verlassen der Veranstaltung ohne Abmeldung bei der Rennleitung führt zu einer Streichung des besten Rennens.

2.3. Regenrennen

Bei Niederschlag (Regen, Schnee, Eis, Graupel) entscheidet die Fahrerabstimmung (siehe 2.6) über einen Rennabbruch. Bei Zustimmung (=Weiterfahren) kann unter Berücksichtigung der Vorgaben für eine Laufwiederholung (siehe 14.1) gefahren werden.

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

2.5. Muss aus zwingenden Gründen (Niederschlag, Unfall, defekte Zeitnahme, etc.) das Rennen unterbrochen / zeitlich verschoben werden, so entscheiden die Fahrer durch direkte Abstimmung (siehe 2.6), ob die Veranstaltung abzubrechen oder fortzusetzen ist. 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 1030 Uhr am Renntag abgebrochen werden, Bei Problemen mit der Witterung und daraus resultierender Zeitverschiebungen können auch die Finale gekürzt werden (alle Finale 2x). Auch diese Entscheidung hat im Rahmen der direkten Abstimmung zu erfolgen.

2.6. 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 Stimmgleichheit erfolgt ein 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. Stock und Modified).

3. Technische Abnahme

- 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. In begründeten Anlassfällen kann auch die technische Ausrüstung (Sender/Lade- u. Entladegerät, Netzteil, Reifenheizdecken, etc.) eines Teilnehmers zur Gewährleistung der Sicherheit und Reglementkonformität durch die Rennleitung überprüft werden (vgl. Abschnitt K)
- 3.2. Die Fahrer in Klassen mit Einheitsrädern und festgelegter Anzahl von zu verwendenden Rädern haben ihre jeweiligen Räder entsprechend den Vorgaben der Klasse auf Anordnung des Rennleiters bei der technischen Abnahme abzugeben. Durch die technische Abnahme ist die Erfassung der Anzahl der abgegebenen Räder, die Unversehrtheit der Verpackung, die Markierung und auf Weisung der Rennleitung die Ausgabe der Räder zu gewährleisten.
- 3.3. Fahrzeuge müssen in jedem Fall vor dem Lauf, spätestens zum Startzeitpunkt der vorangehenden Gruppe/Finale zur technischen Abnahme gebracht werden oder wenn es vom Rennleiter oder der technischen Abnahme angeordnet wird. Durch die technische Abnahme ist die Reglementskonformität der Maße, des Gewichtes, der technischen Ausführung, der Reifen und der Akkuspannung zu überprüfen. Ein überprüftes Fahrzeug darf den Bereich der technischen Abnahme bis zum Start nicht mehr verlassen.
- 3.4. Untergewicht (gemessen in windgeschütztem Raum), zu hohe Akkuspannung (bis max. 8,40V bzw. 4,20V) bzw. abweichende Karosseriemaße (& Spoiler) dürfen unter Aufsicht der technischen Abnahme behoben werden.
- 3.5. Fahrzeuge die zu spät zur Kontrolle gebracht werden (nach der Aufforderung „3 Minuten bis zum Start“) sind zu diesem Lauf nicht zugelassen bzw. wird dieser Lauf gestrichen.
- 3.6. Jeder Fahrer darf nur ein Fahrzeug pro Klasse einsetzen. Dieses Fahrzeug ist am Chassis zu markieren.
- 3.7. Im Zweifelsfalle ist der Nachweis der Reglementkonformität des Fahrzeuges durch den Teilnehmer zu erbringen.
- 3.8. Ein Austausch wesentlicher Teile (z.B. Chassiswechsel oder Motorwechsel nach erfolgter technischer Kontrolle bzw. Markierung) darf nur mit Genehmigung des Rennleiters durchgeführt werden.
- 3.9. Die Geräte zur Technischen Abnahme, welche in den Messkoffern des OFMAV bereitgestellt werden, werden vom Sektionsvorstand für die jeweiligen Läufe bereitgestellt.

4. Senderanlagen, Senderdeponie

Gem. ARR

5. Training

- 5.1. Bei STM-Läufen sind vor dem eigentlichen Rennen mindestens 5 Stunden für offizielles Training vorzusehen. Eine Verlängerung des offiziellen Trainings ist nach rechtzeitiger Bekanntgabe möglich. Eine Verkürzung ist nur unter besonderen Umständen (siehe 2.4) zulässig.

5.2. Das offizielle Training ist durch den Veranstalter zu organisieren. Das kann bis zu einer Teilnehmeranzahl <60 in Blöcken, muss ab 60 Starter jedenfalls mittels Trainingslisten gem. Vorlaufgruppeneinteilung erfolgen. Der minimale Trainingszeitraum pro Gruppe hat die Vorlaufdauer + 3 Minuten zu betragen. Wird diese Dauer überschritten, so ist für jede Klasse dieselbe "Mehrzeit" zu gewähren.

5.3. Fahrer, die außerhalb der angegebenen offiziellen Trainingszeiten an den Renntagen trainieren (grundsätzlich Samstag/Sonntag), können durch die Rennleitung für dieses Rennen disqualifiziert werden.

5.4. Trainingsbeginn

Der offizielle STM-Trainingsbeginn ist am Vortag des Rennens (meist Samstag) um 13.00 Uhr Ein inoffizielles Training vor diesem Zeitpunkt ist möglich und muss durch den Veranstalter in der Ausschreibung genannt werden. Fahrer die außerhalb dieser Zeiten am Vortag trainieren sind von diesem Lauf zu disqualifizieren (siehe 18.5). Für das inoffizielle Training kann durch den Veranstalter Trainingsgebühr verlangt werden. Eine Vorverlegung des offiziellen Trainings am 1.Trainingstag ist nicht zulässig.

6. Vorläufe

6.1. Einteilung der Vorlaufgruppen – Setzliste/Seeding

- Die Einteilung der Vorlaufgruppen erfolgt im Rahmen des offiziellen Trainings (gem. Ausschreibung) im Rahmen eines Seeding (Ermittlung der Setzliste). Dieses beginnt, sofern in der Ausschreibung nichts anderes angeführt wird, um 1700 Uhr des offiziellen Trainingstages.
- Die Einteilung zum Seeding erfolgt in Gruppen (Endergebnis Vorjahr bzw. aktuelle Rangliste).
- Das Seeding ist Teil des Rennens und es sind allen anderen Vorgaben Folge zu leisten (Rennleitung, Zeitnahme, techn. Abnahme, Streckenposten, etc.)
- Das Ergebnis dieses Seeding (3 besten Runden in Folge) ergibt die Vorlaufgruppeneinteilung.
- Bei Abweichungen vom Zeitplan (Wetter, etc.) wird der Beginn des Seeding zumindest 60 min vor Start der ersten Gruppe durch die Rennleitung bekannt gegeben.
- Das Ergebnis des Seeding ist an der Anschlagtafel auszuhängen.
- Die Vorläufe beginnen mit der weniger qualifizierten Gruppe und enden mit den am besten qualifizierten.
- Die Gruppeneinteilung, die Reihenfolge der Gruppen und der Zeitplan sind an der Anschlagtafel auszuhängen.
- Die Gruppeneinteilung darf nur bei schwerwiegenden Problemen, die nicht anders gelöst werden können, geändert werden (durch Jury-Entscheid).
- Die Gruppen sollen möglichst gleich groß sein. Wenn verschieden große Gruppen notwendig sind, so sind die qualifizierteren Fahrer in die größeren Gruppen einzuteilen.

6.2. Zusatz Staatsmeisterschaftsläufe

- Sind für einen STM-Lauf weniger als 35 Teilnehmer genannt, so können 5 Vorläufe zur Ermittlung der Startaufstellung durchgeführt werden. Grundsätzlich werden 4 Vorläufe gefahren.
- 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.
- 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.
- Zwischen zwei aufeinander folgenden Läufen muss ein Zeitraum von mindestens 2 Minuten liegen (Lauf-Ende bis Start nächster Lauf), wenn es der Zeitplan erlaubt werden jedoch 3 Minuten empfohlen.

7. Pausen zwischen Vor- und Finalläufen

- Bei der Zeiteinteilung für die Vor- und Final-Läufe ist auf eine Zeitspanne von mindestens 70 Minuten zwischen den Starts der Vor- bzw. Final-Läufe der gleichen Fahrer für das Laden, etwaige Wartungsarbeiten und ausreichend Zeit zur Mittagspause zu achten.
- Zwischen dem Aushang der Gesamtrangliste der Vorläufe und dem Start des ersten Finallaufes muss aber eine Pause von mindestens 45 Minuten verbleiben.

8. Gruppeneinteilung - Finalläufe

8.1. Allgemeines

- In den Finalläufen starten je 10 Fahrer (letztes Finale mindestens 3 Starter). Alternativ können 12 Starter in der letzten Finalgruppe, wenn es die Strecke und der Fahrerstand erlauben, eingeteilt werden.
- Anzahl gefahrener Finalläufe: Alle Finale müssen 3x gefahren werden (Ausnahme Witterungseinflüsse und Jury-Entscheid, siehe 2.5).

8.2. Zusatz Staatsmeisterschaft

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

9. Startvorbereitungen

9.1. Bei OFMAV-sanktionierten Rennen muss eine automatische Rundenzählanlage verwendet werden. Eine Funktionskontrolle des Transponders vor dem ersten Lauf durch die Zeitnahme ist verpflichtend.

9.2. Für die Montage und die korrekte Funktion des Transponders zeichnet der Fahrer verantwortlich. Der Fahrer ist auch selbst dafür verantwortlich, dass die richtige Transpondernummer im Zeitnahmesystem hinterlegt ist.

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

9.4. Sobald die Fahrer des vorhergehenden Laufes die Sender und Fahrzeuge abgeschaltet haben, kann die neue Gruppe einschalten und zur Startlinie fahren.

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.

9.6. Podest-Platzwahl für die Vorläufe

Die Wahl des Platzes am Podest erfolgt nach der Reihenfolge der Einteilung in der Vorlaufgruppe. Ein persönliches Podest zur Ständerhöhung am Fahrerpodest dürfen nur Personen unter 1.60 m Körpergröße benutzen. Die max. Höhe des persönlichen Podestes darf 21 cm betragen.

9.7. Podest-Platzwahl für die Finalläufe

Die Wahl des Platzes am Podest erfolgt nach der Reihenfolge der Vorlaufergebnisse.

9.8. Erst wenn ein Lauf beendet ist - das heißt, wenn der Rennleiter den Lauf für beendet erklärt hat -, dürfen die Fahrer das Podest verlassen und die Fahrzeuge abholen und abschalten. Die Sender sind abzuschalten und erforderlichen Falls in der Senderdeponie abzugeben.

10. Streckenposten

10.1. Jeder Fahrer hat bei dem seinem Lauf nachfolgenden Lauf als Streckenposten zu fungieren. Ein Ersatzstreckenposten (zB bei Doppelstarter) ist möglich und durch den Fahrer der Rennleitung bekannt zu geben. Versieht dieser seine Tätigkeit nicht ordnungsgemäß, wird eine auszusprechende Bestrafung dem eigentlichen Fahrer zugesprochen. 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 frei, kein Getränk, kein Imbiss, Handy ausgeschaltet, Rauchverbot). 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.

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

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

10.4. Fehlende Streckenposten sind vom Veranstalter zu stellen (in den Finalläufen ist auf mind. 6 aufzufüllen).

10.5. Für jeden Streckenposten hat der Veranstalter eine Warnweste mit Nr. zur Verfügung zu stellen. Die Streckenposten müssen diese tragen.

11. Startaufstellung

11.1. Vorlauf / Einzelstart

- 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. Nötigen falls ist durch den Rennleiter einzugreifen.
- Ab dem 2. Vorlauf wird in der Reihenfolge der Zwischenwertung gestartet.

11.2. Finale / Formel 1-Start

- Der Finalstart erfolgt als Formel 1-Start. Es werden dabei zehn Startreihen im Abstand von 2 bis 3 m gebildet. In jeder Startreihe steht nur ein Fahrzeug, jeweils versetzt zur vorherigen Startreihe. Die Fahrzeuge sind parallel zum Fahrbahnrand aufzustellen. Der Vorlaufschnellste hat vor seinen Finalläufen die Wahl, ob er innen oder außen starten möchte. Die restlichen Fahrzeuge sind entsprechend auszurichten.
- Die Startlinie des ersten Fahrzeuges muss sich mindestens 2 m vor der Ziellinie (Messschleife) befinden.

12. Start, Startsignal

12.1. Allgemeines

- Jede Gruppe muss mindestens eine Minute vor dem Start aufgerufen werden. Nachdem die Vorgruppe die Strecke verlassen hat und diese frei ist, darf bis zum Zeitpunkt „1 Minute“ die Strecke vorsichtig zum Einfahren benutzt werden. Weitere Aufrufe müssen 30 Sekunden und 10 Sekunden vor dem Start erfolgen.
- Die Startprozedur beginnt mit dem Kommando „30 Sekunden bis zum Start“. Zu diesem Zeitpunkt müssen alle „Helfer“ die Strecke verlassen, die Streckenposten ihren Platz eingenommen haben und die Fahrzeuge auf den Startplätzen stehen.

- Ein „Nachstart“ ist verboten. Alle nach Beginn der Startprozedur („30 Sekunden bis zum Start“) nicht auf dem Vorlauf-Startplatz bzw. der Startgeraden befindlichen Fahrzeuge sind nicht startberechtigt.
- Das Startsignal erfolgt nur akustisch. Es muss vom Zeitnahmecomputer gesteuert sein, und das Auslösen des Startsignals muss automatisch die Zeitnahme starten.

12.2. Vorlaufstart

In den Vorläufen werden die Fahrer etwa im Sekundenabstand mit ihrer Startnummer aufgerufen.

12.3. Finalstart

Das Startsignal bei Finalläufen erfolgt durch das Rundenzählprogramm automatisch 3 bis 7 Sekunden nach der Durchsage 10, 9,...5, 4 mit einem Ton. Sollten weniger erfahrene Fahrer am Start sein, so kann durch die Zeitnahme das Startsignal vor dem ersten Finalstart probeweise eingespielt werden. Der Rennablauf darf durch das Zeitnahmeprogramm automatisch ablaufen, ist jedoch bei Problemen durch den Rennleiter oder die Zeitnahme zu übersteuern.

13. Startwiederholung

- 13.1. Der Rennleiter kann bei Problemen mit der Zeitnahme den Start bzw. den Lauf einer Gruppe abbrechen.
- 13.2. Wird noch innerhalb 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.
- 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.
- 13.4. Frühstart führt zu einer Startwiederholung (mehrmaliger Frühstart desselben Fahrers führt zu Sanktionen gem. 18.5).

14. Laufwiederholung

- 14.1. Wird ein Vorlaufdurchgang aufgrund von wechselnden Bahnbedingungen unterbrochen, ist der gesamte Vorlaufdurchgang nicht zu werten, kann aber nach Juryentscheid wiederholt werden.
- 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.

15. Beendigung von Vor- bzw. Finalläufen

- 15.1. In den Vorläufen sind die Fahrer nach Beendigung der letzten Runde vom Zeitnehmer deutlich einzeln mit ihrer Nummer aufzurufen bzw. in den Finalis mit dem Kommando "Zeit aus, letzte Runde fertig fahren" zu informieren. Die so aufgerufenen Fahrer müssen gemäß Anweisung des Rennleiters (Festlegung bei der Fahrerbesprechung) nach dem Ziel ohne Behinderung nachfolgender Fahrzeuge ihr Fahrzeug an der dafür vorgesehenen Stelle anhalten. Die Durchsagen können auch durch die automatische Zeitnahme erfolgen. Nach einem Lauf ist das Fahrzeug wiederum bei der technischen Abnahme abzustellen und der Streckenpostenplatz unverzüglich einzunehmen. Mechaniker dürfen das Fahrzeug

entgegennehmen. Ausnahmen sind durch den Rennleiter oder seinen Assistenten zu genehmigen (Reparaturen, Doppelstarter, etc.).

16. Wertung eines Rennens

16.1. Allgemeines

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

16.2. Wertung Vorläufe

- Die Wertung erfolgt nach dem Punktesystem der EFRA. Entsprechend der Platzierung, basierend auf Runden und Zeit im jeweiligen Durchgang, werden Punkte vergeben. Der Schnellste erhält 0 Pkte, der Zweite 2 Pkte., der Dritte 3 Pkte., usw. Der Fahrer mit den wenigsten Punkten ist Erster, usw.
- Für die Reihung werden von den 4 (oder 5) Vorläufen die 2 besten Ergebnisse addiert (die restlichen werden ignoriert). Im Fall von Punktegleichstand 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.

16.3. Wertung Finalläufe

16.3.1. 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 Final-Punktesystem (F-Pkte) für den Zieleinlauf angewendet:
 - o 1.Platz: 1 FPkt., 2.Platz: 2 FPkte., 3.Platz: 3 FPkte. usw. bis zum 10.Platz: 10 FPkte.
 - o Keine Wertung in einem Finallauf (= weniger als eine Runde) ergibt auch 10 FPkte.
- Der Fahrer mit dem niedrigsten addierten Punktstand ist der Sieger.
- Ergibt sich ein Punktegleichstand, 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.

16.3.2. Wertung bei einer Entscheidung in 2 Läufen

- Die bessere Platzierung jedes Fahrers aus den beiden Finalläufen wird nach F-Pkten gewertet und ergibt die Endreihung (niedrigere 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.

16.3.3. Wertung bei einer Entscheidung in 1 Lauf

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

16.3.4. Wertung bei Rennabbruch

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

16.3.5. Jugendwertung

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

17. Gesamtwertung Meisterschaft

17.1. Allgemeines

- Für die Gesamtpunkte-Ermittlung wird das Punkteschema gem. Anhang (Q I) herangezogen. Der Laufsieger erhält 155 Pkte., der 2. Platzierte 153 Pkte., die danach platzierten Fahrer absteigend jeweils einen (1) Punkt pro niedrigerem Platz weniger. Ab dem 154. Platz erhält jeder Fahrer einen (1) Punkt.
- Der Fahrer der nach den Vorläufen auf Position 1 steht bekommt 1nen Extra Punkt für die Gesamtwertung (TQ-Punkt).
- Die laut Reglement vorgesehene Anzahl der zu wertenden Rennen je Fahrer werden nach Punkten addiert und ergeben das Gesamtergebnis. Der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunkteanzahl ist Erster, der mit der zweithöchsten Punktezahl ist Zweiter usw. . Die Ergebnisse mit der geringeren Punkteanzahl sind als Streichresultat heranzuziehen.
- Bei Punktegleichstand werden die besten Einzelergebnisse der Fahrer verglichen. Der Teilnehmer mit der höheren Punktezahl ist als Erster zu reihen.
- Bei nochmaliger Gleichheit ist das jeweils nächstbessere Ergebnis zu vergleichen (und so weiter bis zum letztmöglichen Wert). Streichresultate werden nicht berücksichtigt.
- Sind alle Einzelergebnisse gleich, so gibt es eine "ex aequo" Reihung.

17.2. Jugendwertung

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

18. Strafen / Reglementverstöße

18.1. 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. Eine Verwarnung soll dem Rennleiter die Möglichkeit geben, Fahrer auf unsportliches Verhalten (Fahrweise, Verhalten vor-, während und nach den Läufen) rechtzeitig hinzuweisen, um so keine Strafe auszusprechen zu müssen. Verwarnungen obliegen dem Rennleiter und sind unmittelbar im Bedarfsfall auszusprechen. Eine Bekanntmachung am Anschlagbrett ist daher nicht erforderlich. Verwarnungen dürfen nur in den Vorläufen ausgesprochen werden und pro Lauf kann ein Fahrer nur einmal verwarnet werden, danach ist eine Strafe auszusprechen.

18.2. Bei Verstößen gegen das Reglement oder die sportliche Fairness werden Strafen gemäß Strafkatalog gegen den/die Teilnehmer ausgesprochen (Reihenfolge gem. 18.5: 1., 2., 3.,...) Grundsätzlich können die Teilnehmer jederzeit vom Rennleiter zur Ordnung gerufen / Verwarnet werden. Im Finale gibt es keine Verwarnung, sondern es gilt nur der Strafkatalog.

18.3. Stop and Go Strafe

Für die Verhängung der Stop and Go Strafe gilt:

- Die Stop and Go Strafe muss ca. 5 Sekunden dauern und auf einem dafür gekennzeichneten Bereich der Strecke verbüßt werden.
- Sie ist innerhalb der nächsten Runde anzutreten, erfolgt dies nicht, ist dem Fahrer eine 10sec Zeitstrafe zu verhängen.
- Ist Stop and Go in der letzten Runde nicht mehr möglich, sind als Ersatz 5 Sekunden Zeitstrafe auszusprechen. Auf die möglicherweise erforderliche Korrektur der Rundenanzahl ist durch den Zeitnehmer zu achten.

18.4. Zeitstrafen

Zeitstrafen betragen 10 Sekunden, wobei durch die Zeitnahme darauf zu achten ist, dass die Verhängung einer Zeitstrafe eine Korrektur der Rundenanzahl erfordern kann.

18.5. Strafenkatalog

Vergehen	Strafe						
	Stop and Go Strafe	10sec Zeitstrafe	1 Runde Abzug	Streichung d. besten Vor-/Finallaufes	Lauf-Disqualifikation	Disqualifikation für gesamtes Rennen	Sperre/Disq. für die gesamte Saison
Vorsätzliches Kurvenschneiden oder Abkürzen	1	2	3		4		
Missachtung des Vorranges beim Wiedereinfahren auf die Strecke	1	2			3		
Reparatur auf der Strecke			1				
Laufbeendigung mit fremder Hilfe			1				
Missachtung des Laufendes			1				
Ungerechtfertigter Aufenthalt am Fahrerstand						1	
Frequenzwechsel ohne Genehmigung der Rennleitung						1	
Fahrzeugaustausch während des Rennens						1	
Behinderung anderer Teilnehmer durch unfaire Fahrweise	1	2		3	4	5	
Fahrzeug entspricht nicht den technischen Anforderungen					1		
Akkuspannung über 8,40V (4,20V)					2	3	
Verwendung nicht zugelassener Reifen u. Reifenhaftmittel						1	
Verlassen d. Fahrerpodestes w. d. Laufes				1			
nicht versehen des Streckenpostendienstes				1			
Nachlässiger, grob behindernder Streckenpostendienstes		1					
Verlassen d. Veranstaltung ohne Abmeldung						1	
Grobe Beleidigungen oder Tätlichkeiten eines Teilnehmers oder deren Begleitperson(en) gegen andere						1	
Unsportliches Benehmen./d. Sport i. Verruf bringen						1	
Missachtung von Anordnungen der Rennleitung					1	2	
Entnahme des Senders aus der Sender- Deponie, ohne Genehmigung der Rennleitung						1	
Coaching während eines Laufes (z.B. Rundenzeiten zurufen)					1	2	
Verwendung eines illegalen Motors bzw. Rades (Reifen ,Felgen, Einlage)						1	2
Vergehen LiPo-Fahrakkus gemäß Abschnitt K						1	2

Das erstmalige Überschreiten der Akkuspannung ist mit einer Verwarnung zu ahnden (um Messungenauigkeiten abzufedern). Unsportliches oder den Sport herabwürdigendes Verhalten kann zusätzlich vom OFMAV (unabhängig von der Vergabe einer Strafe) geahndet werden.

19. Siegerehrung und Preise

19.1. Einzelwertungen

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

	Starter	Trophäen	Starter	Trophäen	Starter	Trophäen
A-Finale	10	3	6-9	2	3-5	1
B-Finale	6-10	2	3-5	1		
weiteren Finale		1				

19.1.2. Ab dem B-Finale können die Trophäen auch in Form einer Urkunde vergeben werden.

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

19.1.4. Jugendwertung: Für den besten Jugendlichen ist durch den Veranstalter ebenfalls eine Trophäe (Preis) vorzusehen.

19.1.5. Die zusätzliche Vergabe von Urkunden an die Teilnehmer liegt im Ermessen des Veranstalters.

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

19.2. Gesamtwertungen (bei OFMAV-sanktionierten Rennen)

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

19.2.2. Anzahl der durch die Sektion EF zu vergebenen Trophäen

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

19.2.3. 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

19.2.4. Jugendwertung

Für den besten Jugendlichen gibt es ebenfalls einen Preis vom OFMAV.

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

19.2.6. Die rechtzeitige Besorgung der OFMAV-Trophäen für die jeweiligen Gesamtwertungen obliegt dem Sektions-Obmann.

J | Beiträge, Gebühren, Nenn gelder, Anmeldegebühren etc.

1. Allgemeines

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

2. Fahrerlizenzen

- 2.1. Eine Fahrerlizenz kostet pro Jahr € 20,-.
- 2.2. Die Verwaltung der Lizenzfahrer erfolgt über die Mitgliederverwaltung auf der OFMAV Homepage.
- 2.3. Eine benützte Expresslizenz kostet € 25,-. Diese Lizenz soll es einem Verein ermöglichen, kurzfristig unter Umgehung des normalen Weges, einem Fahrer eine Lizenz auszustellen. Die Beantragung und Ausstellung einer Expresslizenz erfolgt ebenfalls über die Mitgliederverwaltung.

3. Übersicht sämtlicher Beträge

3.1. Fahrerlizenzen (Jahresgebühr)

	Gebühr
Lizenz	€=20,00

3.2. Nenn gelder

	Nenn geld	OFMAV-Sanktionsgebühr
LM-Erwachsene	€ 14,00	Pauschal je Rennen € 80,00
LM-Jugend	€ 7,50	
STM Erwachsene	€ 20,00	€ 5 pro zahlendem Starter
STM Jugend	€ 10,00	keine

Achtung: Für Indoorveranstaltungen können abweichende Nenn gelder (Kostenfaktor Halle) festgelegt werden. Dies erfolgt durch den Veranstalter in Absprache mit dem Sektionsobmann und ist bei der Generalversammlung im Rahmen des Sektionsmeeting einer Abstimmung zu unterziehen. Bei Nichtannahme eines erhöhten Nenn geldes und nicht erfolgreichen Nachverhandlungen mit dem Veranstalter wird das Rennen nicht durchgeführt.

EFRA-Lizenz

€ 30,00

Anmeldegebühren für internationale Rennen (pro Klasse)

Europameisterschaft	Weltmeisterschaft
---------------------	-------------------

€ 100,00	€ 194,00
----------	----------

Sanktionsgebühr für ein OFMAV Rennen

€ 20,00

K | Technische Spezifikationen

1. Fahrzeuge (allgemein)

- 1.1. Der Grundgedanke des Sportes mit ferngesteuerten Automodellen ist der Wettbewerb mit realistischen Nachbildungen echter Rennfahrzeuge.
- 1.2. Die Karosserie muss in allen möglichen Bereichen die Nachbildung eines echten Rennfahrzeuges im Maßstab sein und dem Vorbild weitestgehend entsprechen.
- 1.3. Bei den Fahrzeugen müssen die erlaubten Abmessungen eingehalten werden.
- 1.4. Wenn sich das Fahrzeug auf der Strecke befindet, müssen Chassis und Karosserie sicher miteinander verbunden sein. Es darf nicht ohne Karosserie gefahren werden. Bei Fahrzeuge mit schlecht befestigter Karosserie muss an der Box die Karosserie neu und sicher befestigt werden.
- 1.5. Die Fahrzeuge müssen durchsichtige oder andersfarbig bemalte Windschutz- und Seitenscheiben haben. Ausgeschnittene Windschutz- und Seitenscheiben sind verboten.
- 1.6. 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.
- 1.7. 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).
- 1.8. Öffnungen in den Karosserien, die nicht der Wirklichkeit entsprechen (Antennenloch, Karosseriesteher, etc.) müssen möglichst klein gehalten werden.
 - 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.
 - 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.
- 1.9. Alle Fahrzeuge müssen mit drei (nach Anweisung Rennleiter auch zwei) Startnummern versehen sein, so dass sie von vorne und von der Seite von der Zeitnahme und vom Rennleiter gut erkennbar sind. Die Anbringung wird durch den Rennleiter im Rahmen der Fahrerbesprechung angeordnet. 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. In der Klasse F1 können auch individuelle Startnummern einlackiert werden. Sind diese für den Rennleiter ausreichend gut zu erkennen, kann auf die Anbringung zusätzlicher Startnummern nach Genehmigung des Rennleiters verzichtet werden.
- 1.10. Zusatz Staatsmeisterschaft

Bei STM-Läufen ist für Festfrequenzsender zusätzlich eine weitere Startnummer auszugeben, die am Sender gut sichtbar anzubringen ist.

1.11. Bumper

- 1.11.1. 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.
- 1.11.2. Ein hinterer Bumper ist zulässig, wenn er hinter den Hinterrädern montiert ist.
- 1.11.3. Bumper dürfen max. 6,5 mm über die Karosserie herausragen, aber die Maximalbreite darf bei FB (Frontbumper) nicht überschritten werden.

1.12. Reifen

- 1.12.1. Räder und Reifen dürfen nicht so ausgeführt sein, dass der Streckenbelag beschädigt werden kann und haben den technischen Spezifikationen der jeweiligen Klasse zu entsprechen. Reifenmittel sind gemäß dem technischen Reglement der jeweiligen Klasse zulässig, können aber nach Maßgabe des Veranstalters eingeschränkt werden. Ist eine Einschränkung durch den Veranstalter erforderlich (zB ölfreie Schmiermittel auf Teppich) ist dies bereits bei der Bewerbung für die Laufvergabe durch den Veranstalter anzuführen.
- 1.12.2. In Klassen mit beschränkter Reifenanzahl und Einheitsreifen sind die Reifen originalverpackt bei der technischen Abnahme zu deponieren. Die Ausgabe der Reifen erfolgt durch die technische Abnahme rechtzeitig vor dem ersten Vorlauf.

1.13. Transponder

- 1.13.1. Der Transponder muss innerhalb der Karosserie befestigt werden. Handelt ein Fahrer zuwider, so wird ihm sein Lauf gestrichen.
- 1.13.2. Wenn während des Laufes der Verlust des Transponders festgestellt wird, so hat der jeweilige Fahrer sofort nach Aufforderung der Rennleitung den Lauf zu beenden.

1.14. Spoiler / Flügel

- 1.14.1. Ein Spoiler ist ein aerodynamischer Karosserieteil, der in der Karosserie integriert ist.
- 1.14.2. Ein Flügel ist ein zusätzlich zur Karosserie montierter Teil.

Die erlaubten Maße sind in den einzelnen Klassenspezifikationen festgehalten.

1.15. Sensoriken

Alle Sensor- und Kreiselsysteme sind verboten, ausgenommen Strombegrenzungen bzw. der Unterspannungsschutz durch die Fahrtenregler.

2. Fahrakkumulatoren

- 2.1. Zulässig sind nur Akkumulatoren gemäß nachstehenden EFRA/ROAR/IFMAR Homologationslisten 2017 (Stand Februar 2017)

Homologationslisten LiPo 1S/2S:

[http://www.efra.ws/wp-content/uploads/2017/02/2017%20EFRA%201S%20Stick%20LiPo%20List%20\(12-17\)%20v1%20pdf2.pdf](http://www.efra.ws/wp-content/uploads/2017/02/2017%20EFRA%201S%20Stick%20LiPo%20List%20(12-17)%20v1%20pdf2.pdf)

[http://www.efra.ws/wp-content/uploads/2017/02/2017%20EFRA%202S%20Stick%20LiFe%20List%20\(10-17\)%20v1%20pdf1.pdf](http://www.efra.ws/wp-content/uploads/2017/02/2017%20EFRA%202S%20Stick%20LiFe%20List%20(10-17)%20v1%20pdf1.pdf)

[http://www.efra.ws/wp-content/uploads/2017/02/2017%20EFRA%202S%20Stick%20LiPo%20List%20\(14-17\)%20v1%20pdf2.pdf](http://www.efra.ws/wp-content/uploads/2017/02/2017%20EFRA%202S%20Stick%20LiPo%20List%20(14-17)%20v1%20pdf2.pdf)

http://www.roarracing.com/approved_lipo_batteries.php

<http://www.ifmar.org/> - (Reiter „Rules“ auswählen)

- 2.2. 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.
- 2.3. Der Akku darf während eines Laufes weder geladen noch getauscht werden. Energierückgewinnung ist erlaubt.
- 2.4. Die Akkus dürfen nicht mechanisch bearbeitet werden.
- 2.5. Die Kennzeichnung (Firmenlogo) muss einwandfrei erkennbar sein.
- 2.6. Die Ladung hat nach EFRA-Reglement zu erfolgen. Ein
 - Überladen des Akkus über **8,40 V/4,20 V**,
 - Erwärmen des Akkus über 40°C,
 - Laden ohne geeignetes Ladegerät und ohne Balancer, bzw.
 - das Laden ohne geschlossenen LIPO-Sack

hat zumindest eine Disqualifikation für das gesamte Rennen zur Folge, da durch dieses Verhalten die körperliche Unversehrtheit der Fahrer gefährdet wird. Eine Überprüfung kann jederzeit von Offiziellen vorgenommen werden.

Dies gilt auch für HV Akkus!

3. Motoren

3.1. Motordefinitionen

Motordefinition Brushless Motor lt. gültiger EFRA-Definition.

(siehe: <http://news.efra.ws/fileadmin/documents/2015/04/Handbook2015-Website.pdf>)

3.2. Minimalste Windungszahl

Die minimalste Windungszahl ist dem jeweiligen klassenspezifischen Reglement zu entnehmen.

3.3. Brushed Motoren sind nicht erlaubt.

L | 1:12 Modified und Stock

1. Allgemeine Spezifikationen 1:12 Modified und Stock

1.1. Rennabwicklung bei STM-Läufen)

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).

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.

1.2.2. Empfehlung für die 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
Anzahl der Startplätze Finalläufe	min. 10

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. Autoreifen sind als Begrenzung nicht erlaubt.

2. Technische Spezifikationen 1:12 Modified und Stock

2.1. Karosserien

- gemäß aktueller EFRA-Liste.
- 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.

2.2. Bodenfreiheit

- Die Bodenfreiheit hat vor dem Lauf an allen Stellen mind. 3 mm zu betragen.

2.3. Flügel / Spoiler

- Es darf nur entweder ein Flügel oder ein 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.

2.4. 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.

2.5. 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.

2.6. 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.

2.7. Schmiermittel (Additives)

- lt. EFRA Liste
- Sie müssen geruchlos, ungefährlich für Mensch, Material, Teppich und Einrichtung sein. Die Verantwortung liegt bei Fahrer und Hersteller.
- Einschränkungen können durch den Veranstalter vorgegeben werden. Dies ist klar ersichtlich in der Ausschreibung bekannt zu geben.

2.8. Akkumulatoren

- Es sind LIPO Akku 1S - 3,7 V zu verwenden (gem. Pkt. K [2]), Empfängerbatterien bzw. "voltage booster" zur Empfängerstromversorgung sind zugelassen.

2.9. Motoren

2.9.1. 1:12 Modified

- Es dürfen nur Motoren und Rotoren gem. EFRA Modified Homologationsliste mit mindestens 6.5T verwendet werden.

2.9.2. 1:12 Stock

- Es sind alle Stock Brushless Motoren 13.5T zugelassen, jedenfalls erlaubt sind Motoren der EFRA/ROAR 13.5 Stock Liste. Im Zweifelsfall entscheidet die Jury über Zulassung/Ablehnung eines Motors.
- Das Timing Motorseitig darf verändert werden.

2.10. Fahrtenregler

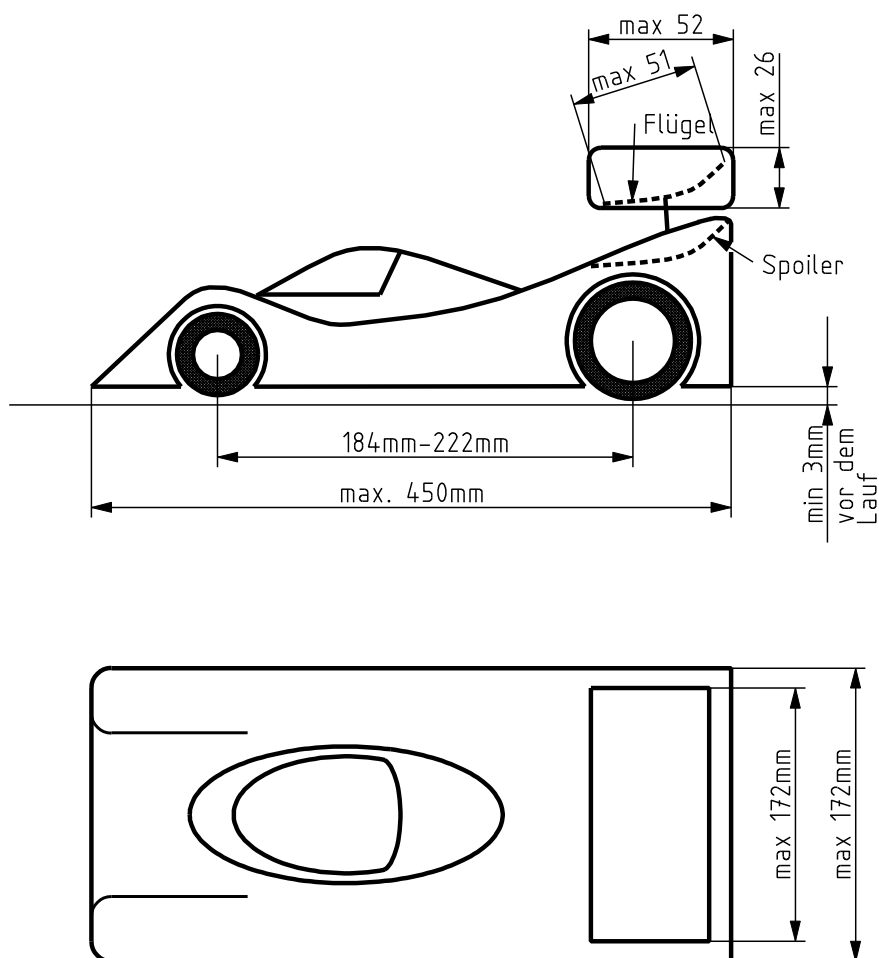
- Alle Fahrtenregler mit 0-Boost/0-Timing Modus („blinky mode“ – gem. ROAR Liste) sind erlaubt. Im Zweifelsfall ist durch den Fahrer der Nachweis über den 0—Boost/0-Timing Modus zu erbringen!
- Strombegrenzung, Datenrecording im Fahrzeug und Unterspannungsschutz ist erlaubt.
- jede Lenkhilfe, Tractioncontrol, aktive Radaufhängung als auch Kreisel/Gyro Systeme u.Ä., ist verboten.

2.11. Mindestgewicht

- Fahrfertig 730 Gramm.
- Eventuelle Beschädigungen durch die Fahrt werden nicht berücksichtigt (Verlust von Ausgleichsgewicht ist keine Beschädigung).

2.12. Der Bodenabstand, Reifenabmessung, Schmiermittel, etc. müssen vor dem Start den Regeln entsprechen und wird von der techn. Abnahme geprüft.

2.13. Maßangaben



3. Jahresteil 2017 1:12 Modified und Stock

3.1. Weltmeisterschaft:

- Es findet keine Weltmeisterschaft statt.

3.2. Europameisterschaft

3.2.1. 2017 findet die EM 1:12 in den Niederlanden statt.

- 31 März. – 02. April 2017, SITTARD

3.3. Staatsmeisterschaft

3.3.1. Die Staatsmeisterschaft wird in der Wintersaison 2017/2018 ausgetragen. Die Veranstalter müssen bis 31. Juli 2016 ihre Bewerbung bekanntgeben. Die Vergabe der Läufe erfolgt im Rahmen eines aoSM.

3.3.2. In den Klassen 1:12 Modified und 1:12 Stock wird die Staatsmeisterschaft in jeweils zeitlich und örtlich getrennten Einzelveranstaltungen durchgeführt. Die Einzelveranstaltungen dürfen höchstens jedes zweite Jahr beim selben Veranstalter ausgerichtet werden (unabhängig ob dieser eine Modified oder Stock STM durchgeführt hat – sofern für die jeweilige Klasse sich ein anderer Veranstalter beworben hat und die Strecke den Anforderungen entspricht).

3.3.3. Jugendwertung:

Altersgrenze: aktuelle Jahreszahl -17!.

M | 1:10 World GT

1. Allgemeine Spezifikationen 1:10 World GT

1.1. Rennabwicklung

1.1.1. Alle Vorläufe und Finalläufe gehen über 6 Minuten plus der Zeit für die Vollendung der letzten Runde (bis zu einem Maximum von 30 Sekunden).

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.

1.3. Streckenmaße:

1.3.1. Empfehlung für die 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
Anzahl der Startplätze Finalläufe	min. 10

1.3.2. 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).

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

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

2. Technische Spezifikationen 1:10 World GT

2.1. Karosserien

- Alle World GT Karosserien
- 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.
- Nicht erlaubt sind:
 - o OVAL –
 - o LMP1 & LMP 2 –
 - o Sowie 200mm Nitro TC Karosserien

2.2. Bodenfreiheit

- Die Bodenfreiheit hat vor dem Lauf mind. 4 mm zu betragen.

2.3. Flügel / Spoiler

- Es darf nur ein Flügel verwendet werden, außer das Original hat beides. Die Flügelhöhe darf die Dachkante nicht überschreiten.

2.4. Antennenmasten

- Rollovermasten sind nicht gestattet.

2.5. Reifen

- Folgende Einheitsreifen sind ausschließlich zugelassen:

CRC front Artikelnummer 2300

CRC heck Artikelnummer 2302

sowie

JW38FA – Foam Tyres – WGT/GT10 Front 38Sh Lilac

JW38RA – Foam Tyres – WGT/GT10 Rear 38Sh Lilac

- Durchmesser frei
- Die Felge darf in ihrer Form nicht verändert werden (wie z.B. ein Ausdrehen der Felge)
- Die Reifen bzw. Autos dürfen nicht feucht oder schmierig vom Additiv auf die Strecke gebracht werden.

2.6. Schmiermittel (Additives)

- Sie müssen geruchlos, ungefährlich für Mensch, Material, Teppich und Einrichtung sein. Die Verantwortung liegt bei Fahrer und Hersteller.
- Einschränkungen können durch den Veranstalter vorgegeben werden. Dies ist klar ersichtlich in der Ausschreibung bekannt zu geben.

2.7. Akkumulatoren

- Es sind LIPO Akku 1S - 3,7 V zu verwenden (gem. Pkt. K [2]), Empfängerbatterien bzw. "voltage booster" zur Empfängerstromversorgung sind zugelassen.
- Bei Start des Laufes darf die maximal Spannung nicht mehr als 4.20V betragen.

2.8. Motoren

- Es sind alle Brushless Motoren 13.5T zugelassen, jedenfalls erlaubt sind Motoren der EFRA/ROAR Liste. Im Zweifelsfall entscheidet die Jury über Zulassung/Ablehnung eines Motors.
- Das Timing Motorseitig darf verändert werden.

2.9. Fahrtenregler

- Alle Fahrtenregler mit 0-Boost Modus (blinky mode – gem. ROAR Liste) sind erlaubt. Im Zweifelsfall ist durch den Fahrer der Nachweis über den 0—Boost Modus zu erbringen!
- Strombegrenzung, Datenrecording im Fahrzeug und Unterspannungsschutz ist erlaubt.
- jede Lenkhilfe, Tractioncontrol, aktive Radaufhängung als auch Kreisel/Gyro Systeme u.Ä., ist verboten.

2.10. Mindestgewicht

- Fahrfertig 930 Gramm.
- Eventuelle Beschädigungen durch die Fahrt werden nicht berücksichtigt (Verlust von Ausgleichsgewicht ist keine Beschädigung).

2.11. Technische Kontrolle:

- Die Bodenfreiheit, Reifenabmessung, Schmiermittel, etc. müssen vor dem Start den Regeln entsprechen und wird von der techn. Abnahme geprüft.

2.12. Maßangaben

- Die maximale Breite des Fahrzeuges beträgt 200mm
- Die maximale Breite der Karosserie beträgt 205mm
- Die minimale Höhe des Fahrzeugs inkl. Karosserie beträgt rennfertig 104mm.

3. Jahresteil 2017 1:10 World GT

3.1. Weltmeisterschaft:

3.1.1. entfällt

3.2. Europameisterschaft

3.2.1. entfällt

3.3. Staatsmeisterschaft

3.3.1. Outdoor: 6 Läufe / 2 Streicher (6/4, 5/3, 4/3, 3/3, 2/2, 1/1 Läufe/Wertungen).

3.3.2. Termine und Veranstalterclubs laut OFMAV-Rennkalender.

3.3.3. Indoor: Die STM 1:10 World GT Indoor wird gemeinsam mit den Klassen 1:12 Modified und 1:12 Stock durchgeführt (dh 2 Wertungen, kein Streicher). Die Veranstalter müssen bis 31. Juli 2017 sich für einen STM-Lauf bewerben.

3.3.4. Jugendwertung:

Altersgrenze: Aktuelle Jahreszahl -17

N | TW Modified

1. Allgemeine Spezifikationen TW Modified

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 4 Vorläufe und 3 Finalläufe gefahren.

1.2. Anforderungen an die Strecke

- 1.2.1. Der Streckenbelag muss ebener und sauberer Asphalt oder ähnliches sein.
- 1.2.2. Empfehlung für die Streckenmaße:

Streckenlänge	keine Angabe
Rundenzeit mind.15sec.	15 Sekunden
Streckenbreite	min. 3 m
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.

2. Technische Spezifikationen

2.1. 4-WD-Antrieb ist erlaubt.

2.2. Die Verwendung von mehrgängigen Getrieben u. Rutschkupplungen ist verboten.

2.3. Motoren

- Es sind alle Brushless Motoren mit Abmessung lt. EFRA ohne Windungslimit zugelassen.

2.4. Fahrtenregler

- Strombegrenzung, Datenrecording im Fahrzeug und Unterspannungsschutz ist erlaubt.
- jede Lenkhilfe, Tractioncontrol, aktive Radaufhängung als auch Kreisel/Gyro Systeme u.Ä., ist verboten.

2.5. Akkumulatoren

- Es sind LiPo 2S und LiFe 2S gem. Pkt. K |2 zulässig.

2.6. Mindestgewicht

- Das Fahrzeug muss bei der technischen Abnahme 1350 g wiegen. (inkl. Personal Transponder AMB-rc)

2.7. Räder

- Es ist ausschließlich folgendes Kompletttrad erlaubt:
 - o Sweep EXP-36-R2PG
- Es darf 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).
- Das Schleifen der Radmitte (Vulkanisierungsnaht außen) ist erlaubt.

- Das Nachkleben der Reifen ist erlaubt.
- Zusätzliches firmenseitiges „Branding“ der Felge ist erlaubt.

2.8. Reifenlimitierung / Markierung

- Für die Vor- und Finalläufe gemeinsam dürfen nur zwei Satz Reifen (insgesamt 8 Stk.) verwendet werden.
- Alle 4 Räder, die am Fahrzeug montiert sind, müssen zu jeder Zeit, Vorlauf oder Finale, markiert sein. Unmarkierte Räder können die Disqualifikation vom Rennen nach sich ziehen.
- Die Räder sind nach Aufforderung durch die Rennleitung originalverpackt bei der technischen Abnahme zur Markierung vorzulegen.
- Bei Beschädigung kann nach Genehmigung durch den Rennleiter das beschädigte Rad ersetzt werden.

2.9. Haftmittel

- Ausschließlich gering riechende Haftmittel sind erlaubt. Einschränkungen durch den Veranstalter sind möglich. Diese sind bei der Rennausschreibung klar ersichtlich anzuführen.

2.10. Chassis

- Alle Radaufhängungsteile müssen auf einer durchgehenden, starren Chassisplatte oder Chassiswanne montiert sein. T-Zungen-Konstruktionen sind nicht erlaubt.
- Einzelradaufhängung und Einzelradfederung ist vorgeschrieben. Eine starre Hinterachse ist nicht erlaubt.

2.11. Karosserien

- Die Karosserie muss eine handelsübliche Tourenwagenform aufweisen und die Maßvorgaben der EFRA einhalten.
- Als Staubschutz darf eine Buggy-Karosserie unter der Tourenwagen-Karosserie verwendet werden.
- Die 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.
- Es sind keinerlei Verbreiterungen der Karosserie erlaubt.
- Es darf ein Heckflügel am vorgesehenen Podest befestigt werden. Der Flügel darf in der Höhe die Dachkante nicht überragen (gemessen mit einer Wasserwaage auf ebenem Untergrund).

2.12. Maße:

- | | |
|--|----------------------|
| - Maximaler Überhang des Heckspoilers | 10 mm |
| - Maximale Heckspoilerbreite | 190 mm |
| - Höhe/Tiefe Heckspoiler | 25 mm (Höhe) x 40 mm |
| - Maximale Breite (mit Karosserie) | 200 mm |
| - Maximale Breite (ohne Karosserie) | 190 mm |
| - Minimum Höhe gemessen am Dach (Fahrbereit) | 115 mm |
| - Maximaler Radstand | 270 mm |

- Alle weiteren Karosserieabmessungen lt. aktuellem EFRA Handbuch

3. Jahresteil 2017 TW Modified

3.1. Weltmeisterschaft

- ##### 3.1.1. Es findet keine Weltmeisterschaft statt.

3.2. Europameisterschaft

- ##### 3.2.1. Die Europameisterschaft findet von 29. Juni bis 01. Juli in Spanien/Almussafes statt.

3.3. Staatsmeisterschaft

3.3.1. Outdoor:

- Modus: 6 Läufe / 2 Streicher (6/4, 5/3, 4/3, 3/3, 2/2, 1/1 Läufe/Wertungen).

3.3.2. Indoor:

- Modus: 1 Lauf (Laufvergabe im Rahmen des aoSM)

3.3.3. Termine und Veranstalterclubs laut OFMAV-Rennkalender.

3.3.4. Jugendwertung:

Altersgrenze: Kalenderjahr -17.

3.4. Landesmeisterschaft

3.4.1. Entfällt.

O | TW Stock

1. Allgemeine Spezifikationen TW Stock

Es gilt das gesamte Reglement der Klasse TW Modified mit nachstehenden Veränderungen/Ergänzungen.

1.1. Die Laufzeit für Vorläufe und Finale beträgt 6 Minuten.

2. Technische Spezifikationen

2.1. Fahrtenregler

Alle Fahrtenregler mit 0-Boost Modus (blinky mode – gem. ROAR Liste) sind erlaubt. Im Zweifelsfall ist durch den Fahrer der Nachweis über den 0—Boost Modus zu erbringen!

Alle Regler sind im 0-Boost Modus zu betreiben.

2.2. Motor

- Es sind ausschließlich Motoren der EFRA 13.5T Stock Motor Homologationsliste erlaubt (EFRA Spec 13.5T).
http://www.efra.ws/wp-content/uploads/2017/02/2017%20EFRA%20Brushless%20Motors%2013_5T%20Spec%202017%20v4%20pdf1.pdf
- Alle Teile des Motors müssen der Homologationsliste entsprechen!
- Das Timing motoreseitig kann beliebig justiert werden.

2.2.1. Messmethode:

- Durch die technische Abnahme wird der Motor gem. den Vorgaben des Rennleiters überprüft.
- Die Bereitstellung des erforderlichen Prüfwerkzeuges erfolgt durch die Sektion.

2.3. Übersetzungslimit

- Es gibt keine Übersetzungslimit

3. Jahresteil 2017 TW Stock

3.1. Weltmeisterschaft

3.1.1. entfällt

3.2. Europameisterschaft

3.2.1. Die Europameisterschaft findet von 29. Juni bis 01. Juli in Spanien/Almussafes statt.

3.3. Staatsmeisterschaft

3.3.1. Outdoor:

- Modus: 6 Läufe / 2 Streicher (6/4, 5/3, 4/3, 3/3, 2/2, 1/1 Läufe/Wertungen).

3.3.2. Indoor:

- Modus: 1 Lauf (Laufvergabe im Rahmen des aoSM)

3.3.3. Termine und Veranstalterclubs laut OFMAV-Rennkalender.

3.3.4. Jugendwertung:

Altersgrenze: Kalenderjahr -17.

3.4. Landesmeisterschaft

3.4.1. entfällt

P | F1

1. Allgemeine Spezifikationen F1

1.1. Rennabwicklung bei Staatsmeisterschaftsläufen

1.1.1. Alle Vorläufe und Finalläufe gehen über 7 Minuten plus der Zeit für die Vollendung der letzten Runde.

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. Empfehlung für die Streckenmaße:

Streckenlänge	keine Angabe
Rundenzeit (deutlich über)	10 Sekunden
Streckenbreite innerhalb der Markierungen	min. 3 m
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.

2. Technische Spezifikationen

2.1. Es sind nur kommerziell erhältliche F1 Fahrzeuge mit Heckantrieb zugelassen.

- An der Vorderachse ist eine unabhängige Radaufhängung erlaubt. Alle Aufhängungspunkte müssen innerhalb der Karosserie liegen.
- Die Hinterachse der Fahrzeuge muss durchgehend sein.
- Differential, Federung und Stoßdämpfer sind erlaubt.
- Unabhängige Hinterachsaufhängungen sind verboten (Ausnahme 3 Racing Sakura FGX)

2.2. Es sind alle Tuningteile erlaubt, sowohl kommerziell, als auch selbst gebaute Teile.

2.3. Abmessungen

2.3.1. Maximale Spurbreite: 190mm

2.3.2. Maximale Spurlänge: 285mm

2.4. Bodenfreiheit

- mindestens 3mm an allen Stellen des Fahrzeuges.

2.5. Mindestgewicht

- 1030g inklusive Transponder

2.6. Akkumulatoren

- Es sind nur 2S LiPos gem. Pkt. K |2 erlaubt.

2.7. Motoren

- LRP X12 21,5T #50862 oder X20 21.5T #50864
- Speedpassion Competition V3.0 21.5T #138215V3
- Hobbywing Xerun 21.5T alt #90040150-Blue und #90040151-Gun
- Hobbywing Xerun 21.5T neu #30408003
- Ruddog RP540 21,5T #RP-0015
- Scorpion RS 3420 21,5T #SC-3420-21.5T

Alle Motoren müssen mit dem Original Sensor und Original Rotor gefahren werden.

2.8. Regler

Alle Fahrtenregler gem. ROAR-Liste mit 0-Boost Modus (blinky mode) sind erlaubt. Im Zweifelsfall ist durch den Fahrer der Nachweis über den 0—Boost Modus zu erbringen!

Alle Regler sind im 0-Boost Modus zu betreiben.

2.9. Es dürfen keine Fahrhilfen mit Ausnahme der Strombegrenzung und Unterspannungsschutzschaltung verwendet werden.

2.10. Es gibt kein Übersetzungslimit.

2.11. Haftmittel

- Ausschließlich gering riechende Haftmittel sind erlaubt. Einschränkungen durch den Veranstalter sind möglich. Diese sind bei der Rennausschreibung klar ersichtlich anzuführen.

2.12. Räder

- Räder für die Vorderachse müssen vorne, Räder für die Hinterachse müssen hinten montiert sein.
- Es sind nur folgende fertig verklebten Räder erlaubt:

- o RIDE Mischung F104 XR High Grip # Ri-26030 vorne # Ri-26031 hinten

2.13. Reifenlimitierung/Markierung

- Es dürfen pro STM-Lauf zwei (2) Sätze (4 Stk. Vorder- und 4 Stk. Hinterräder) verwendet werden.
- Die Räder sind nach Aufforderung durch die Rennleitung originalverpackt bei der technischen Abnahme zur Markierung vorzulegen.
- Alle 4 Räder, die am Fahrzeug montiert sind, müssen zu jeder Zeit, Vorlauf oder Finale, markiert sein. Unmarkierte Räder können die Disqualifikation vom Rennen nach sich ziehen.
- Bei Beschädigung kann nach Genehmigung durch den Rennleiter das beschädigte Rad ersetzt werden.

2.14. Karosserien

- Es sind alle kommerziell erhältlichen F1-Karosserien mit einer maximalen Breite von 190mm erlaubt, eine Fahrerfigur muss montiert sein.
- Das Heck der Karosserie darf ausgeschnitten werden, die Seitenline muss aber erhalten bleiben.

2.15. Flügel / Spoiler

- Es sind alle kommerziell erhältlichen Front- und Heckflügel erlaubt, dabei muss es sich um dezidierte Front- und Heckflügel für F1-Fahrzeuge im Maßstab 1:10 handeln.
- Es sind jedoch keine Heckflügel aus Lexan erlaubt.
- Frontflügel dürfen nur vorne, Heckflügel nur hinten montiert werden.

3. Jahresteil 2017 F1

3.1. Weltmeisterschaft

- 3.1.1. entfällt
- 3.2. Europameisterschaft
 - 3.2.1. Die Europameisterschaft findet von 29. Juni bis 01. Juli in Spanien/Almussafes statt.
- 3.3. Staatsmeisterschaft
 - 3.3.1. Outdoor:
 - Modus: 6 Läufe / 2 Streicher (6/4, 5/3, 4/3, 3/3, 2/2, 1/1 Läufe/Wertungen).
 - 3.3.2. Indoor:
 - Modus: 1 Lauf (Laufvergabe im Rahmen des aoSM)
 - 3.3.3. Termine und Veranstalterclubs laut OFMAV-Rennkalender.
 - 3.3.4. Jugendwertung:
Altersgrenze: Kalenderjahr -17.
- 3.4. Landesmeisterschaft
 - 3.4.1. entfällt
Altersgrenze: Aktuelle Jahreszahl -17

Q | Punktetabelle

Die Punktevergabe erfolgt folgendermaßen:

Der Laufsieger erhält 155 Pkt., der 2. Platzierte 153 Pkt., die danach platzierten Fahrer absteigend jeweils einen (1) Punkt pro niedrigerem Platz weniger. Ab dem 154. Platz erhält jeder Fahrer einen (1) Punkt.

Zur Vereinfachung wird eine entsprechend vorbereitete Punktetabelle durch den Sektionsvorstand für die Vereine bereitgestellt. Diese wird vor Beginn der STM verteilt und liegt zusätzlich auf dem Sektions USB-Stick als Backup im Messkoffer bereit.

Rang	Pkt	Rang	Pkt	Rang	Pkt	Rang	Pkt	Rang	Pkt	Rang	Pkt
1	155	28	127	55	100	82	73	109	46	136	19
2	153	29	126	56	99	83	72	110	45	137	18
3	152	30	125	57	98	84	71	111	44	138	17
4	151	31	124	58	97	85	70	112	43	139	16
5	150	32	123	59	96	86	69	113	42	140	15
6	149	33	122	60	95	87	68	114	41	141	14
7	148	34	121	61	94	88	67	115	40	142	13
8	147	35	120	62	93	89	66	116	39	143	12
9	146	36	119	63	92	90	65	117	38	144	11
10	145	37	118	64	91	91	64	118	37	145	10
11	144	38	117	65	90	92	63	119	36	146	9
12	143	39	116	66	89	93	62	120	35	147	8
13	142	40	115	67	88	94	61	121	34	148	7
14	141	41	114	68	87	95	60	122	33	149	6
15	140	42	113	69	86	96	59	123	32	150	5
16	139	43	112	70	85	97	58	124	31	151	4
17	138	44	111	71	84	98	57	125	30	152	3
18	137	45	110	72	83	99	56	126	29	153	2
19	136	46	109	73	82	100	55	127	28	154	1
20	135	47	108	74	81	101	54	128	27	155	1
21	134	48	107	75	80	102	53	129	26	156	1
22	133	49	106	76	79	103	52	130	25	157	1
23	132	50	105	77	78	104	51	131	24	158	1
24	131	51	104	78	77	105	50	132	23	159	1
25	130	52	103	79	76	106	49	133	22	160	1
26	129	53	102	80	75	107	48	134	21	161	1
27	128	54	101	81	74	108	47	135	20	162	1