



SEKTION SCALE Reglement 2025

REGLEMENT 2025

für die

Sektion Scale

Erstellt von: Oskar Polak

Gültig: Januar –Dezember 2025

Veröffentlicht am:



ÖSTERREICHISCHER FUNKMODELLAUTOVERBAND

SEKTION SCALE Reglement 2025

TERMINÜBERSICHT 2025:

Österreichische Meisterschaft

Rallycross:

27	April	Ochsendorf
18	Mai	Unterpremstätten
22	Juni	Sittersdorf
3	August	Graz
24	August	Klagenfurt

Crawler:

TERMINÜBERSICHT 2024:

Österreichische Meisterschaft

Rallycross:

Crawler:

A | KONTAKT

1. OFMAV – Dachverband:

2. Sektion Scale

B | ALLGEMEINES RENNREGLEMENT OFMAV

1. Zweck des OFMAV - Rennreglement

2. Allgemeines

3. Offizielle (Begriffsdefinition)

4. ÖFMAV ÖM – (Banner inkl. Sponsoren)

5. Anforderungen an die Teilnehmer

5.1. Haftung:

5.2. Sicherheit

5.3. Teilnahme an OFMAV sanktionierten Rennen

5.4. Verhalten bei OFMAV sanktionierten Rennen

5.5. Nennung

5.6. Fernsteuerung/Senderdeponie

6. Elektronische Fahrhilfen

7. Anforderung an den Verein/Veranstalter

7.2. Sicherheit

7.3. Veranstaltungsgelände

8. Zeitnahme Verein

9. Fahrerbesprechung

10. Fernsteuerungen, Senderdeponie

11. Proteste

C | Geschäftsordnung SCALE

1. MITGLIEDER

2. SEKTIONS-MEETING

3. ORGANE des Scale-Sektions-Meetings

4. Allgemeine AUFGABEN des Scale-VORSTANDS

D | Allgemeines REGLEMENT Scale

1. Offizielle Funktionäre OFMAV sanktionierter Rennen

1.3. Zeitnehmer

1.4. Assistent

1.5. Fahrervertreter

1.6. Jury

1.7. Technische Abnahme

- [2. Vergabemodus für nationale Meisterschaften \(OM bzw. LM\)](#)
- [3. Anforderungen an den Veranstalter](#)
- [4. Anforderungen an die Strecke](#)
- [5. Ausschreibung von OFMAV-sanktionierten Rennen](#)
- [6. Nennung](#)
- [7. Nenngeld, Abgabe an den OFMAV und Doping](#)

[E | Landesmeisterschaften](#)

- [1. Allgemeines](#)
- [2. Zulassung](#)
- [3. Wertung](#)

[F | Österreichische Meisterschaft](#)

- [1. Allgemeines](#)
- [2. OM-Austragungsmodus \(Zeitablauf\):](#)
- [3. Zulassung](#)
- [4. Wertung](#)

[H | ÖFMAV Sanktionierte Rennen](#)

- [1. Allgemeines](#)
- [2. Zulassung](#)
- [3. Wertung](#)

[I | Renndurchführung](#)

- [1. Allgemeines](#)
- [2. Absage und Abbruch von Rennen](#)
- [3. Technische Abnahme](#)
- [5. Training](#)
- [6. Vorläufe](#)
- [8. Gruppeneinteilung - Finalläufe](#)
- [9. Startvorbereitungen](#)
- [10. Streckenposten](#)
- [11. Startaufstellung](#)
- [12. Start, Startsignal](#)
- [13. Startwiederholung](#)
- [14. Laufwiederholung](#)
- [15. Beendigung von Vor- bzw. Finalläufen](#)
- [16. Wertung eines Rennens](#)
- [17. Gesamtwertung Meisterschaft](#)
- [18. Strafen / Reglement Verstöße](#)
- [19. Siegerehrung und Preise](#)

[J | Beiträge, Gebühren, Nennfelder, Anmeldegebühren, etc.](#)

- [1. Allgemeines](#)
- [2. Fahrerlizenzen](#)

3. Nenngebühr

K | Technische Spezifikationen

1. Fahrzeuge (allgemein)

1.11. Reifen

L | Rallycross

1. Allgemeine Spezifikationen

2. Technische Spezifikationen

3. RTR

4. Modus

M Scale Crawler

Allgemeines

Wertung

Scale RTR

Generell:

Karosserie und Anbauteile:

C1 - Street:

Allgemein

Karosserie und Ausstattung

Reifen:

Scale Punkte (Maximum -150)

C2 Scale Performance

Generell:

Scale Punkte:

C3 Modified

SEKTION SCALE Reglement 2024



SEKTION SCALE Reglement 2025

A | KONTAKT

1. OFMAV – Dachverband:

1.1. Obmann

Gerhard Steinbock obmann@oefmav.at

1.2. Schriftführer

Harald Flicker schriftfuehrer@oefmav.at

1.3. Kassier

Martin Schrenk kassier@oefmav.at

2. Sektion Scale

2.1. Obmann

Mag. Oskar Polak

2.2. Schriftführer

Manfred Neuhold

2.3. Kassier

Gerhard Rupp

B | ALLGEMEINES RENNREGLEMENT OFMAV

1. Zweck des OFMAV - Rennreglement

1.1. Es soll helfen, den Rennsport mit funkferngesteuerten Automodellen reibungslos abzuwickeln und der Rennleitung klare Entscheidungen zu ermöglichen. Alle Regeln sind so auszulegen, dass ein sportlich fairer Wettbewerb durchgeführt werden kann und jedem Teilnehmer möglichst gleiche Chancen geboten werden.

1.2. Es bildet die Grundlage für Entscheidungen der Rennleitung, der Jury und der direkten Abstimmung.

2. Allgemeines

2.1. Unabhängig können in einzelnen Sektionen Bestimmungen erlassen werden oder vorhanden sein, welche bei einer Verbesserung gegenüber den nachgenannten Punkten ihre Gültigkeit beibehalten (bei einer Verschlechterung muss jedoch angeglichen werden).

2.2. Wenn ein OFMAV-sanktioniertes Rennen einer OFMAV-Rennserie (z.B. Ost-, Nord-, OÖ-, Süd-Cup oder -Event) in einem benachbarten Staat stattfinden soll, dann müssen alle Teilnehmer eine gültige OFMAV-Lizenz besitzen (und es ist nur ein Event pro Nachbarstaat - bei jeder Rennserie - möglich). Zusätzlich muss ein OFMAV-Verein als Veranstalter fungieren, wenn der ausländische Veranstalter keine entsprechende Haftpflichtversicherung besitzt. Österreichische Meisterschaftsläufe können jedoch nur im Inland veranstaltet werden.

2.3. Änderung des Austragungsortes: Verlegungen (an einen anderen Austragungsort) dürfen nur aus triftigem Grund und nur mit Genehmigung des OFMAV Vorstandes erfolgen. Eine Verlegung ist nur bis max. 4 Wochen vor dem Renntermin möglich. (keine Datumsänderung).

3. Offizielle (Begriffsdefinition)

Einzelne Personen können mehrere Funktionen übernehmen. Genauerer regeln die Sektionsreglements. Sie dürfen aber nicht gegen die Statuten, GO oder allg. Reglements verstoßen.

3.1. Rennleitung

Es gibt 1 Rennleiter und seine evtl. vorhandenen Stellvertreter.

3.2. Zeitnahme

Es gibt 1 Zeitnehmer und seine evtl. vorhandenen Stellvertreter.

3.3. Event Manager

Er ist die Ansprechperson für alle Belange am Gelände vom veranstaltenden Verein.

3.4. Technische Abnahme

Diese besteht aus mind. 1 Person.

3.5. Referee (Schiedsrichter)

Dieser besteht aus mind. 1 Person.

3.6. Fahrervertreter

Ist jeweils 1 Vertreter pro teilnehmenden Verein.

3.7. Jury

Diese besteht aus dem Rennleiter + Fahrervertreter + evtl. Event Manager.

3.8. Direkte Abstimmung:

Alle teilnehmenden Fahrer, die noch ausstehende Läufe haben + Rennleiter.

4. ÖFMAV ÖM – (Banner inkl. Sponsoren)

4.1. Bei allen OFMAV-OM's sollen die ausgegebenen Banner mit aufgedruckten Sponsoren entsprechend platziert werden. Das kleinere Banner an der Vorderseite des Fahrerstandes und das größere Banner als Hintergrund bei der Siegerehrung (und Sachpreisverlosung). Verantwortlich sind die Veranstalter (Kontrolle durch die Sektion).

4.2. Zusätzlich sollen Fotos vom Fahrerlager, der Rennstrecke, den Autos, dem Fahrerstand, sowie Start und Action-Szenen vom Rennen und die Siegerehrung (Sachpreisverlosung) – mit dem größeren Banner als Hintergrund - an den Verband mittels „Dropbox“ zugesendet werden.

4.3. Zudem ist ein Bericht von jedem OM-Lauf zu verfassen. Dieser wird über RED-RC publiziert bzw. auch auf der OFMAV Homepage. Falls der Text in Englisch verfasst wird, kann er direkt an RED-RC und dem OFMAV Obmann übermittelt werden. (E-Mail von RED-RC: eoghain@redrc.net). Ist der Text nur auf Deutsch, dann bitte nur an den OFMAV-Obmann alleine senden.

Der Text hat folgendes zu beinhalten:

- Art der Veranstaltung
- Ort und Datum
- Kurze Rennbeschreibung inkl. der Gewinner
- Fotos von den Erstplatzierten jeder Klasse mit OFMAV Banner inkl. Sponsoren im Hintergrund

- Ergebnis der A-Finale jeder Klasse (Platz, Name, Verein, Punkte oder Gesamtzeit)

4.4. Jede Sektion kann eigene „Titel“-Sponsoren festlegen, um die Meisterschaften in der Sektion mit diesen Sponsoren zu unterstützen. Hierzu können auch sektionsspezifische Plakate verwendet werden.

5. Anforderungen an die Teilnehmer

5.1. Haftung:

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.

5.2. Sicherheit

5.2.1. Beim Betreten des Fahrerpodestes oder bei der Ausübung der Funktionen als Mechaniker oder Streckenposten sollten die Mobiltelefone auf lautlos geschaltet sein.

5.2.2. Im Interesse der Sicherheit muss jeder in einem RC-Car verwendete Akku im Notfall sofort abgesteckt werden können.

Direktes Anlöten von Akkus ist verboten. LiPo/LiFe Akkus müssen immer in einem dafür vorgesehenen LiPo-Sack geladen werden.

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

5.3. Teilnahme an OFMAV sanktionierten Rennen

5.3.1. Die Teilnehmer von OFMAV (sanktionierten) Bewerben müssen eine gültige OFMAV-Fahrerlizenz besitzen. Jeder nicht österreichische Staatsbürger kann ebenso Lizenzinhaber werden und erhält somit auch Punkte in der österreichischen Meisterschaft. Der Lizenzfahrer ist als Fahrer Haftpflicht und als Streckenposten unfallversichert.

5.3.2. Jeder Teilnehmer muss einen Personal Transponder verwenden (MyLaps ab RC2). Er ist für die korrekte Montage und Funktion des Transponders, sowie die richtige Eintragung seiner Transpondernummer im Zeitnahmesystem selbst verantwortlich.

5.3.3. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, den Weisungen der Offiziellen der Veranstaltung und des OFMAV's Folge zu leisten.

5.4. Verhalten bei OFMAV sanktionierten Rennen

5.4.1. Alle Teilnehmer sind verpflichtet, sich sportlich fair zu verhalten. Dies gilt insbesondere für die Fahrweise der Teilnehmer.

5.4.2. Auf dem Fahrerpodest dürfen sich nur die Fahrer des jeweiligen Laufes und Offizielle aufhalten.

5.4.3. Verhalten während eines Laufes

- am Fahrerturm
 - o Handyverbot (Stummschaltung & Benutzung)
 - o Standplatz sektionsspezifisch

- Streckenpostendienst
 - o Handyverbot (Stummschaltung & Benutzung)
 - o Rauchverbot sektionsspezifisch
 - o Festes Schuhwerk sektionsspezifisch
 - o Mindestalter wird sektionsspezifisch geregelt

5.5. Nennung

5.5.1. Nennungen für OFMAV (sanktionierte) Rennen erfolgen über die OFMAV-Homepage bis zum Nennschluss.

5.5.2. Nennschluss, Nachnennungen, etc. sind sektionsspezifisch geregelt.

5.6. Fernsteuerung/Senderdeponie

5.6.1. Für die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (ETSI 300.328 1.7.1) zeichnet der sog. In-Verkehr-Bringer verantwortlich. Bei Eigenimporten ist dies der "Importeur", ansonsten der Hersteller. Etwaige Störungen sind dem Rennleiter durch den Fahrervertreter zur Kenntnis zu bringen.

5.6.2. Die Sender müssen im Fahrerlager ausgeschaltet sein.

5.6.3. Kein Sender darf während des Rennens mit auf die Strecke genommen werden.

5.6.4. Wird eine Senderabgabe vom Rennleiter beschlossen, sind die Sender sofort bei der Senderdeponie sowie nach seinem jeweiligen Lauf in abgeschaltetem Zustand abzugeben (siehe Punkt 10).

5.7. Technische Abnahme während eines OFMAV sanktionierten Rennens

5.7.1. Jeder Fahrer ist verpflichtet, sein für das Rennen eingesetztes Fahrzeug vor Beginn seines 1. Vorlaufs einer technischen Abnahme zu unterziehen, die vom Veranstalter durchgeführt werden kann (bei OM verpflichtend).

5.7.2. Unter allen Umständen ist es die Verantwortung des Fahrers, dass sein Fahrzeug dem Reglement entspricht.

Dies kann jederzeit kontrolliert werden.

6. Elektronische Fahrhilfen

6.1. Elektronische Fahrhilfen: Lenkung und Gas/Bremse dürfen nur durch eine direkte Aktion des Fahrers, der die Fernsteuerung verwendet gesteuert werden. Die Verwendung von Traction Control Systemen, Active Suspension Systemen und jede Gyroskop- oder G-Kraft Sensor unterstützte Lenkungskontrolle, sind strikt verboten. Sensoren sind nur für die passive Datenaufzeichnung erlaubt und dürfen nicht zur Performance Einstellung des

Modelles während des Fahrens verwendet werden. Jegliche Art der Telemetrie mit aktiver Übertragung ist verboten. Fahrer, die ein oben beschriebenes System benutzen, werden vom Rennen disqualifiziert und können auf längere Zeit bei OM-Läufen gesperrt werden. (Sektionsspezifisch: kann bei anderen Rennserien ausgenommen werden).

7. Anforderung an den Verein/Veranstalter

Veranstaltern von Rennen wird empfohlen, eine Vereinshaftpflichtversicherung zu haben.

7.2. Sicherheit

7.2.1. Die Sicherheit der Zuschauer ist von vorrangiger Bedeutung und muss bei der Erbauung der Rennstrecke und der Zuschauerflächen beachtet werden.

7.2.2. Die Sicherheit der Offiziellen, der Teilnehmer und der Helfer ist von gleicher Wichtigkeit, aber es wird angenommen, dass sich diese Personen der eventuellen Gefahren eher bewusst sind.

7.2.3. Zuschauer, Teilnehmer, Helfer und Offizielle müssen durch Absperrungen ausreichend gegen außer Kontrolle geratene Fahrzeuge geschützt sein.

7.2.4. Streckenbegrenzungen müssen so ausgeführt sein, dass von der Strecke abkommende Fahrzeuge nicht in die Zuschauer abgelenkt werden können.

7.2.5. Bei der technischen Abnahme muss auf die sichere Ausführung des Fahrzeuges geachtet werden, damit Verletzungen beim Rennen möglichst vermieden werden.

7.2.6. Ist während der Veranstaltung nicht ständig ein Einsatzfahrzeug der Rettung an der Rennstrecke, so muss ein Erste-Hilfe-Koffer, der die ÖNORM Z 1020 Type 2 erfüllt, auf der Rennstrecke vorhanden und im Bereich der Rennleitung oder Kantine für jeden gut zugänglich sein.

7.2.7. Bei der Veranstaltung sollen geeignete Löschmittel vorhanden sein. Empfehlenswert sind 2 Geräte für die Brandklassen A, B und C und mind. 1 Löschdecke. Diese sollen an übersichtlichen Stellen im Bereich vom Fahrerlager und der Kantine platziert sein.

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

7.3. Veranstaltungsgelände

7.3.1. Für die Einsatzfahrzeuge von Rettung, Feuerwehr und Exekutive muss eine Zufahrtsmöglichkeit bis direkt zur Strecke gegeben sein.

7.3.2. Eine Parkmöglichkeit für die Teilnehmer soll so nahe wie möglich bei den Boxen bestehen. (Eventuell Transporthilfen zur Verfügung stellen).

7.3.3. Absperrungen müssen den Zuschauerraum von der Rennstrecke und vom Fahrerlager trennen. Die Rennstrecke muss von den Zuschauern durch eine Absperrung, die von Modellautos nicht durchbrochen oder überwunden werden kann, getrennt sein.

7.3.4. Das Fahrerpodest muss für mindestens 10 Fahrer ausgelegt sein, wobei für jeden Fahrer mindestens 80cm Platz vorgesehen sein muss. Die Tiefe des Standes soll mindestens 1,5m betragen, die Höhe soll zwischen 2m und 3m über dem Boden sein. Der Zugang zum Fahrerpodest muss aus einer festen Stiege mit einem Handlauf bestehen. Ein starkes Geländer oder eine Brüstung ist Vorschrift, die Höhe darf 1m nicht unterschreiten.

7.3.5. Die Verwendung von individuellen Erhöhungen (Stockerln, Treppen, sonstiges) ist Fahrern mit einer Körpergröße unter 160cm gestattet. Größere Fahrer dürfen diese nur bei einer Brüstungshöhe am Fahrerturm von mehr als 1m verwenden, nach Erlaubnis des Rennleiters. Die Erhöhungen sind nach dem Lauf wieder zu entfernen.

7.3.6. Das Fahrerpodest muss so platziert sein, dass es jedem Fahrer die gleiche, ungehinderte Sicht auf die Rennstrecke bietet. Der Abstand zwischen Vorderkante des Fahrerpodestes und dem nächstgelegenen Teil der Rennstrecke soll zwischen 2m und 4m betragen. Der weitest entfernte Punkt der Rennstrecke sollte nicht mehr als 60m von der Mitte des Fahrerpodestes aus als Punkt gemessen entfernt sein (sektionsspezifisch).

7.3.7. Es muss ein Fahrerlager vorhanden sein mit ausreichenden Tischen und 230V Stromanschlüssen. Es sollte sich in der Nähe des Fahrerstandes befinden.

7.3.8. Zudem muss eine Kantine (Verpflegungsmöglichkeit) und ein Kompressor vorhanden sein.

7.3.9. Eine Senderdeponie kann vorgesehen werden und nahe (oder auf) dem Fahrerpodest liegen. Die Senderdeponie muss gegen schlechtes Wetter und direkte Sonneneinstrahlung geschützt sein.

7.3.10. Der Bereich der Rundenzählung und Zeitnahme darf für Zuschauer und Teilnehmer nicht zugänglich sein.

7.3.11. Eine Anschlagtafel für die Ergebnisse soll in der Nähe des Fahrerlagers witterungsgeschützt und für alle Teilnehmer gut zugänglich aufgestellt werden.

7.3.12. Eine Sprechanlage, die im Fahrerlager und am Fahrerpodest auch während eines Laufes deutlich verstanden werden kann, muss vorhanden sein.

7.3.13. Es muss eine für Teilnehmer und Zuschauer zugängige Toilette vorhanden sein. Wenn möglich sollte auch eine Waschmöglichkeit vorgesehen sein.

7.3.14. Im Boxenbereich soll, für die Mechaniker einsichtig, ein Monitor, der über die aktuellen Renn Daten informiert, aufgestellt sein. Für den Rennleiter soll an seinem Standort ebenfalls ein Monitor zur Verfügung stehen.

8. Zeitnahme Verein

8.1. Für Österreichische Meisterschaften ist eine automatische, vom OFMAV zugelassene Rundenzählanlage einzusetzen.

Derzeitiger Stand: Decoder MyLaps (AMB) RC4 TranX3 V4.3

8.2. Alle OFMAV Rennen müssen mit dem Programm RCM-Ultimate (auf aktuellem Stand) oder in Ausnahmefällen zumindest RCM Professional gewertet werden. Der Zeitnehmer muss die Bedienung des Zeitnahmeprogrammes beherrschen.

8.3. Die automatische Rundenzählanlage bei OFMAV sanktionierten Rennen muss eine Zählgenauigkeit von mind. 1/100 Sekunde aufweisen.

8.4. PC + Monitor oder Laptop (siehe Mindestanforderung RC-Timing), Drucker und evtl. Router. USV ist sehr empfehlenswert!! (Anschluss von PC, Decoder und Router)

8.5. Für die Zeitnahme ist mind. eine Person erforderlich, die für eine einwandfreie Wertung der einzelnen Rennfahrzeuge Sorge trägt. Der Zeitnehmer untersteht in Belangen der korrekten Zeitmessung der Fahrzeuge nicht dem Rennleiter, in allen anderen Punkten untersteht er dem Rennleiter. Seine Handlungen unterliegen ebenfalls streng diesem Reglement.

8.6. Verliert während eines Laufes ein Fahrer seinen Transponder oder wird dieser defekt, ist bei den Läufen keine weitere automatische Zählung möglich, jedoch kann der Zeitnehmer diesen manuell erfassen. Ein Protest gegen dieses Resultat ist aber nicht möglich. Ein schwaches Transpondersignal soll von der Zeitnahme dem Fahrer oder Mechaniker mitgeteilt werden, mit der Aufforderung den Transponder entsprechend der Installationsanleitung (parallel zur Bodenfläche ohne Metallteile) im Fahrzeug anzubringen.

8.7. Der Zeitnehmer kann auch eine andere Funktion zusätzlich ausüben.

8.8. Eine Funktionskontrolle des Transponders vor dem ersten Lauf durch die Zeitnahme ist verpflichtend.

8.9. Die jeweiligen Laufergebnisse sind unmittelbar nach jedem Lauf an der Anschlagtafel auszuhängen.

8.10. Sollte einem Fahrer eine oder mehrere Runden nicht gezählt worden sein, so hat der Fahrervertreter bzw. Fahrer unmittelbar (abhängig von der Laufdauer) nach Aushang des Ergebnisses Zeit, dem Rennleiter dies mitzuteilen. Es muss eine plausible Erklärung (z.B. doppelte Rundenzeit) vorliegen, um das Ergebnis zu korrigieren. Über eine endgültige Korrektur des Laufes haben die Rennleitung und die Zeitnahme zu entscheiden.

8.11. Sektion

Der erste OM-Veranstalter des Jahres erhält von der Sektion RCM Exporte, welche die Ranglisten des Vorjahres und die aktuell gemeldeten Lizenzfahrer mit den neuen Startnummern enthalten. Oder Laptop seitens Sektion (sektionsspezifisch geregelt).

9. Fahrerbesprechung

9.1. Fahrerbesprechungen (mind. 1) müssen bei jedem OFMAV-Event durchgeführt werden. Eine Fahrerbesprechung soll etwa 15min bis 30min vor dem Start des ersten Vorlaufes stattfinden. Sollte sich das Rennen über mehrere Tage ziehen, so ist jeweils vor dem ersten Lauf am Tag eine Fahrerbesprechung durchzuführen.

9.2. Alle anwesenden Fahrer müssen an dieser teilnehmen.

9.3. Inhalt

- Sicherheitsvorkehrungen
- Startabwicklung
- Verhalten während des Rennens und Sanktionen
- Rechte und Pflichten der Teilnehmer
- Rennabwicklung und Zeitplan
- Vorstellung der Rennleitung und der Offiziellen
- Verhalten am Veranstaltungsgelände

10. Fernsteuerungen, Senderdeponie

10.1. Hauptsächlich finden nur noch Sender mit „Spectrum Technologie“ im ISM-B Band (Industrial/Scientific/Medical) meist unter Einsatz eines „Frequency Hopping Verfahren“ Verwendung. Eine gegenseitige Störung der Fahrer ist daher (bei Einhaltung des technischen Standards durch den Hersteller) auszuschließen. Es ist daher grundsätzlich nicht mehr erforderlich, eine Senderdeponie einzurichten. Auch kann eine Störung durch Sender, welche zu Wartungs- und Einstellarbeiten im Fahrerlager in Betrieb genommen werden, ausgeschlossen werden. Daher dürfen Sender durch die Fahrer selbständig auch im Fahrerlager in Betrieb genommen werden. Besteht kein Bedarf, sind die Sender dennoch im Fahrerlager auszuschalten.

10.2. Gibt es vermehrt Frequenzprobleme oder finden doch herkömmliche Senderanlagen Verwendung, so sind durch die Rennleitung folgende Maßnahmen sicherzustellen:

- Einrichtung und Betrieb einer Senderdeponie
- Überprüfung der angegebenen Frequenzen und entsprechende Einteilung der Fahrer
- Rechtzeitige Veranlassung von Frequenzwechsel (durch schlechter/niedriger qualifizierten Fahrer)
- Frequenzkontrolle vor den jeweiligen Läufen

10.3. Ablauf der Senderdeponie:

10.3.1. 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.

10.3.2. Die Fahrer sind dabei verpflichtet, die Sender nach Beendigung Ihres Laufes sofort in der Senderdeponie in abgeschaltetem Zustand abzugeben.

10.3.3. Die Sender werden erst nach Beendigung des letzten Finales wieder an die Fahrer ausgefolgt. Fahrer, die vorzeitig das Rennen verlassen wollen, können den abgeschalteten Sender mit Genehmigung des Rennleiters ausgefolgt bekommen.

10.3.4. Während der Veranstaltung dürfen Sender nur mit Genehmigung der Rennleitung oder Zeitnahme für Reparaturen oder Einstellarbeiten ins Fahrerlager mitgenommen bzw. eingeschaltet werden.

11. Proteste

11.1. Die Fahrer können nur durch ihren Fahrervertreter Protest einlegen.

11.2. Proteste sind mit schriftlicher Begründung bei gleichzeitiger Hinterlegung einer "Protestgebühr" von EURO 25.- 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.

11.3. Der Protest muss der Rennleitung innerhalb von 10min nach dem betreffenden Vorfall - oder dem Anschlagen des Ergebnisses des Laufes - übergeben werden.

11.4. Über den Protest entscheidet die JURY.

11.5. Die Entscheidung muss innerhalb von 30min nach Entgegennahme des Protestes getroffen werden. Aus wichtigen Gründen kann diese Frist auf maximal 60min erweitert werden.

11.6. Wird dem Protest stattgegeben, so muss die Gebühr sofort zurückerstattet werden, andernfalls erhält sie der Veranstalter.

11.7. Proteste gegen reglementgerechte Entscheidungen sind nicht möglich.

11.8. 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.

11.9. Proteste – welche die Finalläufe betreffen - müssen spätestens 10min vor deren Start entschieden sein. Andernfalls muss der Start verschoben werden, sodass 10min zwischen Entscheidung und Start verbleiben.

11.10. 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.

Ausnahme: Bei falschen (nicht reglementkonformen) Endergebnissen kann der Sektionsvorstand das Ergebnis bis 7 Tage im Nachhinein korrigieren.

C | Geschäftsordnung SCALE

1. MITGLIEDER

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

2. SEKTIONS-MEETING

2.1. Die Einladung zum jährlichen Scale-Sektion-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 Scale-Sektion-Meeting sind auf OFMAV-Formblättern ausschließlich elektronisch zu erstellen und mind. 4 Wochen vor dem Sektions-Meeting an den Schriftführer per E-Mail zu senden. Jeder Antrag muss beim Sektions-Meeting durch einen zweiten (anderen) Verein unterstützt werden, um behandelt zu werden. Während des Scale Meetings können durch den Vorstand zusätzlich Initiativanträge gestellt werden.

2.3. Die Stimmenverteilung im jährlichen Scale-Sektions-Meeting wird wie folgt ermittelt: Jeder anwesende Mitgliedsclub erhält – auf Basis der Starts seiner Lizenzfahrer bei OM's im Vorjahr - eine errechnete Anzahl von Stimmen (keine Vollmachten möglich).

Die Berechnung erfolgt nach der Formel:

Teilnehmer 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 Scale-Sektions-Meetings (aoSM)

Besondere Umstände – z.B. Reglement-Änderungen, etc. – welche nicht zeitgerecht zum jährlichen Scale-Sektions-Meeting beschlossen und auch über den Scale-Vorstand nicht realisiert werden können, verlangen die Einberufung eines außerordentlichen Scale-Sektions-Meetings durch den Scale-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. ORGANE des Scale-Sektions-Meetings

3.1. Die Scale-Sektion-Versammlung (im Rahmen der OFMAV-GV)

3.2. Der Scale-Vorstand – bestehend aus 6 Mitgliedern

- Scale-OB → Scale-Obmann und sein Stellvertreter
- Scale-SF → Scale-Schriftführer und sein Stellvertreter
- Scale-KA → Scale-Kassier und sein Stellvertreter

3.3. Der Scale-Rechnungsprüfer (1 unabhängiges Kontrollorgan)

4. Allgemeine AUFGABEN des Scale-VORSTANDS

4.1. Überarbeitet und verteilt das aktuelle Scale-Reglement mit den jeweiligen Anträgen.

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

4.3. Entscheidet über anstehende Fragen.

4.4. Beruft Scale-Sektions-Meetings ein. Erteilt erforderliche Sanktionen.

6. AUFGABEN des Scale-Sektions-Obmann

6.1. Unterstützt alle Scale-Clubs bei Ihren Anliegen.

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

6.3. Erstellt einen Scale-Budget-Jahresvoranschlag entsprechend den Scale-Jahreseinnahmen.

7. AUFGABEN Scale-Sektions- Schriftführer

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



SEKTION SCALE Reglement 2025

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

8. AUFGABEN Scale-Sektions-Kassier

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

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

8.3. Erstellt für die 3 Dachverbands-Jahresversammlungen Zwischenabrechnungen.

9. AUFGABEN des Scale-Rechnungsprüfers:

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

10. Einberufung des Scale-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 (Scale-Vorstands-Bestellung).

11. WAHL des Scale-Vorstands und des Scale-Rechnungsprüfers:

Die Funktionsdauer der gewählten Offiziellen beträgt 2 Jahre und ihre Wahl erfolgt in der Scale Sektions-Versammlung - nach Entlastung des bisherigen Scale-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 Scale-Lizenz.

D | Allgemeines REGLEMENT Scale

Der Abschnitt D des allgemeinen Rennreglements der Sektion Scale 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 (Vertretung: Scale-Vorstandsmitglied) und bezahlt. Er muss so rechtzeitig am Veranstaltungsort sein, dass er den Rennablauf gemäß Ausschreibung ordnungsgemäß durchführen/leiten 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 Scale-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.
- Der Rennleiter ist nicht startberechtigt.
- Wenn eine Vertretung des Rennleiters erforderlich ist (Krankheit, o.ä.) so stellt der veranstaltende Club eine geeignete Ersatzperson.
- Entscheidungen der Rennleitung sind zumindest allen Fahrervertretern ehestens (sofort nach dem betroffenen Lauf) mitzuteilen.

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.

1.5. Fahrervertreter

- Der Fahrervertreter ist eine Vertrauensperson nach Wahl des jeweiligen Clubs - 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 Stimmgleichheit 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.

1.7. Technische Abnahme

- Bei OM-Läufen ist eine technische Abnahme erforderlich, 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 (OM bzw. LM)

2.1. Bewerbungsfrist

Die Bewerbungsfrist für einen Lauf zu einer nationalen Meisterschaft (OM, LM) endet 4 Wochen vor der OFMAV-Generalversammlung (GV).

2.2. Wahl der Rennstrecke

Die Auswahl der Rennstrecken für OM- 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 Scale (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 OM-Läufen).

2.4. Verschiebung von OFMAV-sanktionierten Rennen

Eine Verschiebung eines OFMAV-sanktionierten Rennens, LM bzw. OM 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/MyRCM 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 230V und mind. 120W zu Verfügung stehen, eine Steckdose entsprechender Leistung für bis zu 8 Fahrer ist verpflichtend. Die Entfernung Arbeitsplatz-Steckdose darf max. 10m 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.

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 230V 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. Benützt 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 (Freitag der Vorwoche – 23:59 Uhr). Nachnennungen sind bis 18:00 Uhr am Vortag der Veranstaltung möglich (meistens Freitag). Die Vergabe von Restplätzen bei einem OM-Lauf, bei dem das Teilnehmerlimit überschritten wurde, wird nach Absprache zwischen Vorstand und Veranstalter entschieden. Der Nennschluss ist bei der Rennanlage in der Mitgliederverwaltung durch den Veranstalter entsprechend festzulegen (Änderung der Default-Angaben)

6.4. Entscheidungen zum OFMAV-Reglement dürfen nicht über den Zivilrechtsweg eingeklagt werden. Mit der Abgabe der Nennung verzichtet der Fahrer auf den Rechtsweg.

6.5. Präsenzdiener/Zivildienstleistende können ihre Nennung kostenfrei bis 18:00 Uhr am Vortag des Rennens zurückziehen.

7. Nenngeld, Abgabe an den OFMAV und Doping

7.1. Die Höhe des Nenngeldes für OM- und LM-Läufe, sowie der an den OFMAV abzuführende Anteil des Nenngeldes, werden vom OFMAV bei der GV durch das Scale-Sektionsmeeting festgelegt (siehe J |3).

7.2. Zahlungsweise bei OM-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 Zivildienstler bei Verhinderung

- Absage der Veranstaltung
- Ablehnung der Strecke durch Jury-Entscheid (siehe 1.6)

7.4. Für Nachnennungen (nach Nennschluss) kann das doppelte Nenngeld eingehoben werden.

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.

7.6. Nichtraucherenschutz

Im Fahrerlager, am Fahrerstand, im Bereich der technischen Abnahme sowie der Zeitnahme und Rennleitung herrscht absolutes Rauchverbot. Dies gilt für alle Produkte, die durch das Tabak- und Nichtraucherinnen- bzw. Nichtraucherenschutzgesetz (TNRSG idgF) erfasst sind. Die Vereine sind angehalten, einen Raucherbereich einzurichten. Von diesem darf keine Beeinträchtigung, weder für den Rennablauf noch für die Teilnehmer, ausgehen.

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 Scale-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, Stmk/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 darauffolgende 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



SEKTION SCALE Reglement 2025

Nennungen muss in der Reihenfolge: "1.OFMAV-Fahrer, 2.Club-Fahrer, 3.anderer 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 (u./o. Gäste) können im gleichen Finale starten, wenn separat gewertet wird (max.1 bis 2 Gäste u./o. 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 | Österreichische Meisterschaft

1. Allgemeines

1.1. OM's werden, sofern die Jahresteile nichts anderes bestimmen, Indoor und Outdoor durchgeführt.

1.2. Die Mindeststarteranzahl für die Durchführung einer Klasse in der OM beträgt 5 Nennungen für einen Lauf. Ab 3 anwesenden Startern vor Ort wird die jeweilige Klasse tatsächlich abgehalten.

1.3. OM-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 OM-Läufe in den jeweiligen Klassen stattfinden.

2. OM-Austragungsmodus (Zeitablauf):

Österreichische Meisterschaften finden grundsätzlich an Wochenenden statt. Das Rennen beginnt mit dem offiziellen Training (meist Samstag) um 13:00 Uhr. Der Ablauf sieht wie folgt aus:

1.Tag: 09:00 – 20:00 Uhr Offizielles Training

2.Tag: 08:00 – 10:00 Uhr Freies Training

ab 10:00 Uhr Vorläufe

im Anschluss an die Vorläufe finden die Finalläufe statt

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

Den jeweils endgültigen Zeitplan legt der Rennleiter vor dem Lauf fest (inkl. Trainingszeiten und Dauer).

2.1. Der Veranstalter kann nach Genehmigung durch den zuständigen Sektions-Obmann, eine (1) Gästeklasse zusätzlich starten lassen. Diese Gästeklasse darf nicht in Konkurrenz zu den OM Klassen stehen. Alle Fahrer*innen der Gästeklasse benötigen ebenso eine gültige Lizenz. Auch ist durch den Veranstalter dieselbe Abgabe an den OFMAV zu entrichten. Für Gästeklasse(n) gibt es keine Jahreswertung durch den OFMAV. Für den Rennleiter/Veranstalter hat jedoch bei all seinen Entscheidungen der OM-Lauf Vorrang.

3. Zulassung

3.1. Es sind alle OFMAV-Fahrer startberechtigt, die eine gültige OFMAV-Lizenz der Sektion Scale besitzen (auch ausländische Lizenzinhaber). Eine allfällige Teilnahmebeschränkung ist dem

Jahresteil des Reglements zu entnehmen (wird bei der alljährlichen OFMAV-GV im ScaleSektionsmeeting beschlossen).

4. Wertung

4.1. Im Übrigen erfolgt die Wertung gem. den Richtlinien für die Wertung unter dem Punkt Renndurchführung

H | ÖFMAV Sanktionierte Rennen

1. Allgemeines

1.1. Die Zustimmung des OFMAV kann für alle Rennen beantragt werden, die nach dem OFMAV Scale-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 OM oder LM, mittels eines OFMAV-Antragsformulars rechtzeitig vor dem Sektions-Meeting anlässlich der jährlichen OFMAV-GV einzureichen.

1.4. Um für die Aufnahme in den Int. OFMAV-Rennkalender und das Recht zwischen den OM- und LM-Rennen bei den Terminwünschen berücksichtigt zu werden, ist eine Anmeldegebühr bis spätestens 4 Wochen vor der GV auf das Sektionskonto einzubezahlen. 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 (OM, 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 Scale-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.

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 bekanntgegeben 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). Extremem Niederschlag (Starkregen, Schnee, Eis, Graupel) ist kein Absagegrund, sondern kann nur zu 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. In diesem Fall fällt das Nenngeld dem Veranstalter zu. Das Verlassen der Veranstaltung ohne Abmeldung bei der Rennleitung führt zu einer Streichung des besten Rennergebnisses der betreffenden Fahrer*in.

2.3. Regenrennen

Bei extremem Niederschlag (Starkregen, Schnee, Eis, Graupel) entscheidet die Fahrerabstimmung (siehe 2.6) über einen Rennabbruch. Grundsätzlich werden die Läufe bei Niederschlag fortgesetzt.

2.4. Bei Witterungsproblemen kann das gesamte Training auf ein Minimum von 1 Stunde verkürzt 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 abubrechen oder fortzusetzen ist. Die Entscheidung darüber darf nicht später als 180min 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 10:30 Uhr des zweiten Renntages abgebrochen werden. Bei Problemen mit der Witterung und daraus resultierenden

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 5min 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, 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 Reglementkonformität der Maße, des Gewichtes, der technischen Ausführung, der Reifen und der Akkuspannung zu überprüfen. Ein überprüfetes 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. 4,20V/Zelle) bzw. abweichende Karosseriemaße (& Spoiler) dürfen unter Aufsicht der technischen Abnahme behoben werden.

3.6. Jeder Fahrer darf ein Fahrzeug für trockene Bedingungen und ein Fahrzeug für Regenrennen pro Klasse einsetzen. Die Fahrzeuge sind 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 OM-Läufen sind vor dem eigentlichen Rennen mindestens 5h 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 Startern jedenfalls mittels Trainingslisten gem. Vorlaufgruppeneinteilung erfolgen. Der minimale Trainingszeitraum pro Gruppe hat die Vorlaufdauer + 3min 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 OM-Trainingsbeginn ist am Vortag des Rennens (meist Samstag) um 09:00 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 nach dem Stand der Meisterschaft, oder Alphabetisch nach Nachname.
- Die Vorläufe beginnen mit der weniger qualifizierten Gruppe und enden mit den am besten qualifizierten.
- 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 Österreichische Meisterschaftsläufe

- Sind für einen OM-Lauf weniger als 35 Teilnehmer genannt, so können 5 Vorläufe zur Ermittlung der Startaufstellung durchgeführt werden. Grundsätzlich werden Outdoor 4 Vorläufe und Indoor 5 Vorläufe gefahren.
- Bei OM-Läufen sind in den Vorläufen mindestens 5 und höchstens 10 Fahrer je Gruppe vorzusehen, es sollte jedoch versucht werden, mindestens 8 Teilnehmer pro Gruppe einzuteilen.
- Bei der Zeiteinteilung für die Vorläufe ist auf mindestens 50min Zeit zwischen den Starts der gleichen Vorlauf-Gruppe für das Laden und etwaige Wartungsarbeiten zu achten. - Zwischen zwei aufeinanderfolgenden Läufen muss ein Zeitraum von mindestens 2min liegen (Lauf-Ende bis Start nächster Lauf), wenn es der Zeitplan erlaubt werden jedoch 3min empfohlen.

8. Gruppeneinteilung - Finalläufe

8.1. Allgemeines

- In den Finalläufen starten üblicherweise je 10 Fahrer (letztes Finale mindestens 3 Starter). Alternativ können maximal 12 Starter eingeteilt werden, wenn es die Strecke und der Fahrerstand erlauben. Einteilungen die von der Norm abweichen müssen vor dem ersten Vorlauf bei der Fahrerbesprechung mehrheitlich beschlossen werden.
- Anzahl gefahrener Finalläufe: Alle Finale müssen 3x gefahren werden (Ausnahme Witterungseinflüsse und Jury-Entscheid, siehe 2.5).

8.2. Zusatz Österreichische Meisterschaft

- Bei der Zeiteinteilung für die Finalrennen ist auf mindestens 50min Zeit zwischen den Starts der Finalläufe der gleichen Gruppe für das Laden und etwaige Wartungsarbeiten zu achten. - Zwischen zwei aufeinanderfolgenden Läufen muss ein Zeitraum von mindestens 2min 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 Standerhöhung am Fahrerpodest dürfen nur Personen unter 1,60 m Körpergröße benutzen. Die Höhe des persönlichen Podestes darf max. 21cm 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 erforderlichenfalls in der Senderdeponie abzugeben.

9.9. Regenläufe werden durch den Rennleiter vor Laufbeginn als solche deklariert. Ist ein Lauf als Regenlauf (Wet-Race) ausgerufen, dürfen die Fahrer das Regenchassis zum

Einsatz bringen. Das Regenchassis müssen vor dem Laufstart eine Kennzeichnung der technischen Abnahme aufweisen.

10. Streckenposten

10.1. Jeder Fahrer hat bei dem seinem Lauf direkt nachfolgenden Lauf als Streckenposten zu fungieren. Ein Ersatzstreckenposten (z.B. 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 auf lautlos gestellt, absolutes 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 5min 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 Personen aufzufüllen).

11. Startaufstellung

11.1. Vorlauf / Einzelstart

- Die Startlinie für den Einzelstart muss mindestens 2m vor der eigentlichen Start/Ziel-Linie aufgebracht werden. Die Fahrzeuge müssen hinter dieser Linie so aufgestellt werden, dass sie sich gegenseitig nicht behindern. Nötigenfalls 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 10 Startreihen im Abstand von 2 bis 3m gebildet. In jeder Startreihe steht nur 1 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 2m vor der Ziellinie (Messschleife) befinden.

12. Start, Startsignal

12.1. Allgemeines

- Jede Gruppe muss mindestens 1min 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 7sec 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 1.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 1.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 1 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 und wird, sofern der Zeitplan dies ermöglicht, wiederholt.

14.3. Treten während einem Lauf Probleme bei der Zeitnahme auf oder wird nach Ende eines Laufs eine unkorrekte Aufzeichnung von Runden und Zeit festgestellt, so kann der Lauf wiederholt werden, sofern das Ergebnis nicht einwandfrei festgestellt werden kann. Eine Mindestunterbrechung für die betroffene Gruppe von 60min 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 Finalen 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 Punkte, der Zweite 2 Punkte, der Dritte 3 Punkte, usw. Der Fahrer mit den wenigsten Punkten ist Erster, usw.

- Für die Reihung werden von den 4 (oder 5) Vorläufen die 2 (3) 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-Punkte) für den Zieleinlauf angewendet:

o 1.Platz: 1 FPunkt., 2.Platz: 2 FPunkte., 3.Platz: 3 FPunkte. usw. bis zum 10.Platz: 10 Punkte.

o Keine Wertung in einem Finallauf (= weniger als eine Runde) ergibt auch 10 Punkte. - Der Fahrer mit dem niedrigsten addierten Punktestand 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.

- Finalläufe, die als Trockenlauf gestartet und aufgrund einsetzenden Niederschlags nicht beendet werden können, werden nach Maßgabe des Zeitplanes wiederholt.

16.3.2. Wertung bei einer Entscheidung in 2 Läufen

- Die bessere Platzierung jedes Fahrers aus den beiden Finalläufen wird nach F-Punkten 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 (S I) herangezogen. Der Laufsieger erhält 155 Punkte., der 2. Platzierte 153 Punkte., die danach platzierten Fahrer absteigend jeweils einen (1) Punkt pro niedrigeren Platz weniger. Ab dem 154. Platz erhält jeder Fahrer einen (1) Punkt.
- Der Fahrer der nach den Vorläufen auf Position 1 steht, bekommt einen (1) 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 und Kinder 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 aussprechen 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 Strafenkatalog 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 Strafenkatalog.

18.3. „Stop and Go“ Strafe

Für die Verhängung der „Stop and Go“ Strafe gilt:

- Die „Stop and Go“ Strafe muss ca. 5sec lang 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, so sind als Ersatz 5sec Zeitstrafe auszusprechen. Auf die möglicherweise erforderliche Korrektur der Rundenanzahl ist durch den Zeitnehmer zu achten.

18.4. Zeitstrafen

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

18.5 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. 40+ Wertung: Für den besten Senior ist durch den Veranstalter ebenfalls eine Trophäe (Preis) vorzusehen.

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

19.1.7. 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 (OM, LM und sonstiger OFMAV-sanktionierter Rennen) werden beim letzten Rennen einer Rennserie durchgeführt.

19.2.2. Anzahl der durch die Sektion Scale zu vergebenen Trophäen

Gesamtstarterfeld Bis 10	Anzahl Trophäen 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. Jugend- und 40+ -wertung



SEKTION SCALE Reglement 2025

Für den besten Jugendlichen/Senior gibt es ebenfalls einen Preis vom OFMAV. 19.2.5. Die Trophäenüberreichung 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 , Nenngelder, Anmeldegebühren, etc.

1. Allgemeines

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

2. Fahrerlizenzen

2.1. Eine Fahrerlizenz kostet pro Jahr: € 40.-

2.2. Die Verwaltung der Lizenzfahrer erfolgt über die Mitgliederverwaltung auf der OFMAV Homepage.

2.3. Eine benützte Expresslizenz kostet gleichviel. 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.

Achtung: Für Indoor Veranstaltungen können abweichende Nenngelder (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 Nenngeldes und nicht erfolgreichen Nachverhandlungen mit dem Veranstalter wird das Rennen nicht durchgeführt.

3. Nennggebühr

3.1 Pro Fahrer 15€ Am Trainingstag ist eine Trainingsgebühr zu entrichten
Jugendliche bis 16 Zahlen die Hälfte

K | Technische Spezifikationen

1. Fahrzeuge (allgemein)

1.1. Der Grundgedanke des Sports mit ferngesteuerten Automodellen ist der Wettbewerb mit realistischen Nachbildungen echter Fahrzeuge.

1.2. Die Karosserie muss in allen möglichen Bereichen die Nachbildung eines echten Fahrzeugs 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 Fahrzeugen 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.

1.7. Weder Teile des Chassis, noch der Räder und Reifen oder der Ausrüstung, dürfen über die Karosserie - außer nach hinten - herausragen.

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 10mm 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.

1.9. Alle Fahrzeuge müssen mit 3 (nach Anweisung Rennleiter auch 2) 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. Es 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.

1.11. Reifen

1.11.1. Räder und Reifen dürfen nicht so ausgeführt sein, dass der Streckenbelag beschädigt werden kann und haben den technischen Spezifikationen der jeweiligen Klasse zu entsprechen.

1.11.2. In Klassen mit beschränkter Reifenanzahl und Einheitsreifen sind die Reifen auf Aufforderung bei der technischen Abnahme zu Zeigen

1.12. Transponder

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

1.12.2. Wenn während des Laufes der Verlust des Transponders festgestellt wird, so hat der jeweilige Fahrer sofort nach Aufforderung der Rennleitung den Lauf zu beenden.

1.13. Spoiler / Flügel

1.13.1. Ein Spoiler ist ein aerodynamischer Karosserieteil, der in der Karosserie integriert ist.

1.13.2. Ein Flügel ist ein zusätzlich zur Karosserie montierter Teil. Die erlaubten Maße sind in den einzelnen Klassenspezifikationen festgehalten.

1.14. Sensoriken

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

2. Fahrakkumulatoren

2.1. Zulässig sind alle Hardcase 2s Akkus

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 sachgemäß zu erfolgen. Ein

- Überladen des Akkus über 8,72V / 4,36V

- Erwärmen des Akkus



SEKTION SCALE Reglement 2025

- Laden mit mehr als 20A Ladestrom
- Entladen mit mehr als 20A Entladestrom
- 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.

L | Rallycross

1. Allgemeine Spezifikationen

1.1. Rennabwicklung bei OM-Läufen

1.1.1. Alle Vorläufe und Finalläufe gehen über 7min plus der Zeit für die Vollendung der letzten Runde (bis zu einem Maximum von 30sec).

1.1.2. Es werden 4 Vorläufe und 3 Finalläufe gefahren.

1.2. Anforderungen an die Strecke

1.2.1. Der Streckenbelag muss für 1/10 Rallyautos fahrbar sein

1.2.2. Empfehlung für die Streckenmaße:

Streckenlänge	keine Angabe
Rundenzeit mind. 15sec	15sec
Streckenbreite	mind. 1m
weitest entfernter Punkt der Strecke vom Fahrerpodest	Empfehlung 40m
Mindestens 5 Sprünge 5-10cm Höhe bei Asphaltstrecken	

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

2. Rallycross Modified

2.1. 4WD-Antrieb ist erlaubt.

2.3. Motoren

- Es sind alle Brushed und Brushless Motoren erlaubt

2.5. Akkumulatoren

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

2.7. Räder

- Es sind ausschließlich folgende Reifen erlaubt:

Ride "Frontreifen" (Alle Jahrgänge)

Tamiya Rallyblock

Carten Onroad (breite egal)

Carten Offroad

-Einlagen und Felgen sind frei

-Jegliche chemische Bearbeitung außer Seife ist verboten (Schmiermittel einlegen usw)

- Es darf nichts an der Oberfläche des Reifen hinzugefügt werden (Caps, etc.). - Auch ist das Bearbeiten der Felge in jeder Form verboten (keine Zusatzbohrungen bzw. erweitern der Bohrungen in den Felgen). - Das Schleifen der Radmitte (Vulkanisierungsnaht außen) ist erlaubt.

- Das Nachkleben der Reifen ist erlaubt.

- Zusätzliches „Branding“ der Felge ist erlaubt.

2.8. Chassis

Maximalbreite 205mm

2.9. Karosserien

- Die Karosserie muss eine handelsübliche Rallyform und Lackierung aufweisen. Der originale Heckspoiler muss bei der Schnittkante oder niedriger ausgeschnitten werden.

- Als Staubschutz darf eine Buggy-Karosserie unter der Rally-Karosserie verwendet werden.

- Es sind keine Öffnungen mit Ausnahme von Löchern für Karosseriehalter, Transponder und Antenne erlaubt.

- Es muss der original Heckflügel befestigt werden, wenn der Halter Modifiziert wurde, darf der Spoiler nicht über die Dachkante ragen

3. Rally RTR

Gefahren wird der BI2s Rally von Traxxas #74154-4

Ausschließlich darf verändert werden:

- Fernbedienung
- Diff und Dämpferöl
- Federvorspannung
- Das Design
- Frontbumper
- Karosseriehalterung inklusive Abstandshalter auf der Seite

4. Modus

Outdoor:

- Modus: 5 Läufe / 2 Streicher 3.3.2. Indoor: max. 6 Läufe / 2 Streicher (6/4, 5/3, 4/3, 3/2, 2/2, 1/1 Läufe/Wertungen)

3.3.4. Jugendwertungen:

Altersgrenze: Kalenderjahr -16 -10 -6

M Scale Crawler

Allgemeines

1. Die Regeln der Zeitnahme und Rennabwicklung gelten hier nicht, da einzeln gegen die Zeit und Strafpunkte gefahren wird.
2. Die Strafpunkte aller Läufe werden zusammengezählt. Nur bei Punktgleichheit entscheidet die Gesamtfahrzeit.
3. Der Veranstalter versucht so viel Fahrzeit wie möglich in den Wettkampf zu bringen, geplant sind 8 Durchgänge pro Klasse zu je 10 Minuten geplanter Fahrzeit
4. Es sind alle Akkus zulässig, sofern keine offensichtliche Brandgefahr besteht.
5. Akkus dürfen nur im geschlossenen Liposack (Oder Metallbehälter) geladen werden
6. Tore müssen in Fahrtrichtung durchfahren werden
7. Fahrerbesprechung 08:45
8. Wenn ein schnelleres Fahrzeug sich nähert, hebt der Unparteiische das Auto hoch und setzt es auf die gleiche Stelle, sobald die Strecke frei ist. Die Zeit wird dabei angehalten.
9. Von 09:00-13:00 Werden alle Sektionen einmal durchfahren, ab 13:00 bis 17:00 werden alle nochmals in die Gegenrichtung gefahren
10. Reguläre Anmeldungen werden bis 24:00 am Sonntag zuvor angenommen, Nachmeldungen sind nach Verfügbarkeit jederzeit möglich, können aber nicht garantiert werden.
11. Bewertet wird nach aktuelle Rangliste

Wertung

1. Das Berühren eines Tores 10 Strafpunkte
2. Das Überfahren eines Tores 30 Strafpunkte, zumindest zwei Reifen müssen ohne Berührung des Tores durchfahren werden, damit das Tor als geschafft zählt
3. Seilwinde, die am eigenen Schuh befestigt werden darf 20 Strafpunkte
4. Nicht durchfahrene Tore sind 60 Strafpunkte
5. Wenn der Unparteiische das Auto aufrichtet 80 Strafpunkte (Manueller Eingriff)
6. Nach 10 Minuten gibt es pro 2 Sekunden einen Strafpunkt
7. Die Rangliste wird nach den Strafpunkten erstellt. Nur bei Punktgleichheit zählt die Gesamtfahrzeit

Scale RTR

Generell:

1. Das Fahrzeug ist ein gängiges 1/10 RTR Scale Crawler Modell, Es darf ein Bausatz verwendet werden solange nur die Teile des Baugleichen RTR verwendet werden
2. Eine Funktion zum Niveaueausgleich (Winch down) ist nicht erlaubt.
3. Ein Dig – sprich das Blockieren einer Achse ist nicht erlaubt.
4. Sperrbare Achsen, Over -und Underdrive sind erlaubt (Sofern RTR)
5. Tuning – und Anbauteile (Knuckle Weights, Felgengewichte, etc..) sind verboten
6. Alles was rein einer besseren Optik dient (Anbauteile, Innenausbau, Licht, Karosseriefarbe, Aufkleber) ist zulässig
7. Alles was die Leistung steigert ist verboten, ausgenommen die Fernbedienung und die Öle/Flüssigkeiten
8. Die unbearbeiteten Reifen (Außer reinigen mit Seife) haben ein Maximalgewicht von 176g
9. Einlagen sind frei wählbar
10. Der frei wählbare Akku muss an der dafür vorgesehenen Stelle montiert sein.

Karosserie und Anbauteile:

1. Die Karosserie darf nicht bearbeitet werden.(Außer Farbe und Aufkleber)
2. Anbauteile die den Schwerpunkt nach oben Verlagern dürfen demontiert werden, solange das Erscheinungsbild weiterhin als Scale bezeichnet werden kann.

Liste zugelassener Autos:

Traxxas TRX4
Element RC Außer Gatekeeper/Zuul/Ecto
Axial SCX10
Vanquish Fordyce/Phoenix
Reely Freeman
Absima 1/10 RTR
Amewi Wild/Cruiser/WY1044/Dirt-Climbing/RCX10B/Crosstrail
ROC HOBBY Mashigan 1:10
FMS Toyota Land Cruiser FJ40

Diese Liste kann jederzeit erweitert werden, bitte den betreffenden SCALE Crawler dem Sektionsvorstand Vorschlagen.

C1 - Street:

Allgemein

1. kein Comp Chassis (Chassis darf keine Neigung aufweisen)
2. max Breite des Fahrzeugs: 220mm (Außenreifen)
3. Front und Heck der Karosserie müssen über die Lauffläche des Reifens hinaus stehen
4. Ein Dig – sprich das Blockieren einer Achse ist nicht erlaubt.
5. Over und Underdrive sind erlaubt
6. Knuckle Weights sind erlaubt
7. Felgen (max 1.9“) dürfen vorne und hinten nicht über die Karosserie stehen

Karosserie und Ausstattung

1. Hardbody (ABS, PS, Metall, Holz, etc.) - kein Lexan!
2. Frontscheibe muss vorhanden sein
3. Außenspiegel müssen vorhanden sein
4. Innenausstattung (ABS, PS, Metall, Holz, etc.) - kein Lexan!
5. Eine Fahrerfigur bis zu den Knien ist Pflicht, keine Lexanfigur
6. landestypisches Kennzeichen (Front und Heck)
7. Scale Bonuspunkte lt Tabelle

Reifen:

1. müssen Hersteller lizenziert sein (BF Goodrich, Goodyear, Mickey Thompson, ...)
2. Maximaler Reifendurchmesser sowie auch Reserverad 106 mm (4.19“) lt. Herstellerangabe
3. Das Profil des Reifens darf nicht bearbeitet werden

Scale Punkte (Maximum -150)

Funktionell

1. Sandbleche (mind 2) -5
2. Funktionsfähiges Ersatzrad (max 106mm) -5
3. Fahrgestellmontiertes Lenkservo (CMS) -10
4. Blattfedern: eine Achse -10, zwei Achsen -20
5. Beleuchtung des Fahrzeugs (min. Front und Heck) -10 Amaturenbrett -5
6. Türen od. Motorhaube od. Heckklappe können geöffnet werden -10

Scale

7. Innenkotflügel -5, Schmutzfänger (Mudflaps) -5
8. Stoßstangen aus Metall vorne -5, vorne und hinten -10
9. Fahrer (Menschen): komplette Fahrerfigur -5, Beifahrer (mind bis Knie) -10
10. Reifen komplett abgedeckt von der Karosserie -5
11. Motor: 3D-Motor (muss sich an einer angemessenen Stelle befinden) -5,
12. Motorraumausbau -10
13. Für folgende Scale Teile erhält man jeweils -5 Scalepunkte: Scheibenwischer (2), Spiegel (2), Auspuff, Naben an allen Rädern, Stabilisator für die Lenkung, Scheiben-Trommelbremsen an allen Rädern, Antenne.
14. Für alle weiteren Scale Teile (zB.: Benzinkanister, Feuerlöscher, Wagenheber, Erste-Hilfe-Kasten, Getränkekiste, Haustier, Werkzeug) erhält man -2 Scalepunkte, mehrfach vorhandene Gegenstände ähnlicher Sorte werden einzeln gewertet.

C2 Scale Performance

Generell:

1. Maximale Fahrzeugbreite: 260 mm (gemessen zwischen zwei Schienen, das Fahrzeug muss ohne drücken hineinpassen)
2. Das Chassis muss auf einem Metallrahmen aufgebaut sein.
3. Karosseriebreite: mind 160 mm
4. (gemessen am unteren Rand der Windschutzscheibe)
5. Maximale Reifengröße: 121 mm bzw. 4,75" laut Herstellerangabe
6. Eine Funktion zum Niveauegleich (Winch down) ist nicht erlaubt.
7. Ein Dig – sprich das Blockieren einer Achse ist nicht erlaubt.
8. Sperrbare Achsen, Over -und Underdrive sind erlaubt
9. Tuning – und Anbauteile (Knuckle Weights, Felgengewichte,
10. etc..) sind erlaubt
11. Eine Winde ist erlaubt
12. Karosserie und Anbauteile:
13. Die Karosserie darf sich nach unten nicht verjüngen und muss mindestens bis zur Skidplate reichen
14. Eine Frontstoßstange mit einer Mindestbreite von 10 cm muss vor den Rädern montiert sein
15. Die Räder müssen vorne zu 50% durch Karosserie abgedeckt sein.
16. Truggys und Lexan Pickups müssen auf der Ladefläche einen Reservereifen der zumindest 150g wiegt mitführen

Scale Punkte:

1. Innenausstattung aus Lexan -10
2. Innenausstattung aus Hartplastik -20
3. funktionsfähige Beleuchtung des Fahrzeugs (Min. Front und Heck!) -5 Punkte).