



Rennreglement 2025

Verbrenner Flachbahn (VF)

1:8

1:10 Scale 200mm

Elektro Flachbahn 1:8 (EF8)

Ungefedert (EF8U) (Flat Pan 4WD Stock)

Gefedert (EF8G) (Suspension)

Verbrenner Flachbahn 1:8 GT (VF8GT)

Elektro Flachbahn 1:8 GT (EF8GT)

Sektionsvorstand:

Sektionsobmann:

Gerhard Aigner
Harterstraße 31B
3300 Winklarn
Tel.: +43 681 81353370
obmann-vf@oefmav.at



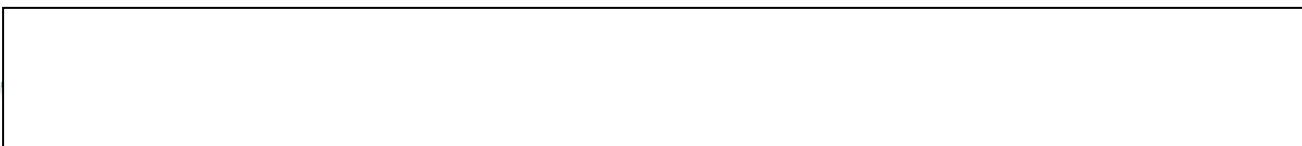
Sektionskassier:

Martin Schrenk
Viehdorferstraße 4
3300 Amstetten
Tel.: +43 664 5852960
kassier-vf@oefmav.at



Sektionsschriftführer:

Roland Schrenk
Gartenstrasse 6
3363 Hausmening
Tel.: +43 676 5055943
schriftfuehrer-vf@oefmav.at



INHALTSVERZEICHNIS:

1.	Allgemeines zum ÖFMAV-Rennreglement VF, EF8 und VF8GT, EF8GT	4
2.	Österreichische Meisterschaften (OM)	5
3.	Landesmeisterschaften	6
4.	Andere ÖFMAV-sanktionierte Rennen	6
5.	Europameisterschaften und Weltmeisterschaften	6
6.	Anforderungen an das Veranstaltungsgelände	7
7.	Ausschreibung und Nennung	8
8.	Rennleiter und Offizielle	9
9.	Training und Vorlauf	10
10.	Gruppeneinteilung Vorläufe	10
11.	Technische Abnahme und Kontrolle	11
12.	Streckenposten	12
13.	Frequenzkontrolle, Quarztausch	12
14.	Startvorbereitung	13
15.	Startreihenfolge	13
16.	Startaufstellung Vorlauf	14
17.	Startsignal	14
18.	Startwiederholung	15
19.	Signalflaggen	15
20.	Rennablauf	16
21.	Rundenzählung	18
22.	Rennunterbrechung, Laufwiederholung	18
23.	Wertung, Vorläufe und Finalläufe	19
24.	Gesamtreihung des Rennens	21
25.	Vorgangsweise bei Regen	22
26.	Renn-Abbruch	23
27.	Gesamtwertung der Meisterschaft	24
28.	Siegerehrung	25
29.	Strafen Katalog	26
30.	Technische Spezifikationen VF 1:8	27
31.	Technische Spezifikation VF 1:10 Scale 200mm	29
32.	Reglement Elektro Flachbahn 1/8 (EF8)	32
32.1.	Elektrospezifische Ergänzungen	32

1. Allgemeines zum ÖFMAV-Rennreglement VF, EF8, 1:8 GT

- 1.1.** Geltungsbereich dieses Reglements ist bei Österreichischen Meisterschaften, Ö-Cup und ÖFMAV-sanktionierten Rennen in den Klassen
- | | |
|----------------------|---|
| Verbrenner Flachbahn | 1:8 und
1:10 Scale 200 mm sowie
1:8 GT (VF8GT) sowie |
| Elektro Flachbahn | 1:8 GT (EF8GT) sowie |
| Elektro Flachbahn | 1:8 Ungefedert (EF8U) (Flat Pan 4WD Stock) und
1:8 Gefedert (EF8G) (Suspension). |
- 1.2.** Ergänzt wird dieses Reglement durch das **Reglement GT8 2025** und das aktuelle **Allgemeines Rennreglement**, gültig für alle Sektionen
- 1.3.** **Die Höhe der Gebühr für die erforderliche Lizenz 2025 wurde bei der ÖFMAV-GV mit € 40,- festgelegt und davon gehen € 5,- an den ÖFMAV-Dachverband.**
- 1.4.** Für Personen deren Hauptwohnsitz nicht in Österreich ist gibt es die Möglichkeit eine Tageslizenz für 15,- Euro zu erwerben. Diese Lizenz kann aber nur von einem ÖFMAV-Mitgliedsverein beantragt werden. Wer einmal eine Tageslizenz erworben hat, kann keine Jahreslizenz mehr lösen und muss daher bei jeder weiteren Teilnahme eine Tageslizenz über einen ÖFMAV-Mitgliedsverein lösen.
- 1.5.** Es gibt kein Stimmrecht für reine Elektroklubs bei Entscheidungen, die nur die Verbrenner-Klassen betrifft bzw. kein Stimmrecht für reine Verbrenner-Klubs bei Entscheidungen, die nur die Elektroklassen betrifft.
- 1.6.** Sollte unter dem Kalenderjahr erkannt werden, dass Adaptionen des beschlossenen Reglements in der GV des Vorjahres durch verschiedene Gründe notwendig sind (Formulierungen, Interpretationen, Änderungen, usw.) so kann dies durch ein herbeigeführtes Meeting (z.B. im Zuge eines Rennens) des RennleiterX und der anwesenden ClubvertreterX ermöglicht werden. Jeder genannte und auch anwesende FahrerX hat eine Stimme (Zustimmung, Ablehnung oder Enthaltung). Wenn ein StimmberechtigterX nicht an der Abstimmung teilnimmt, so wird diese Stimme als Enthaltung gewertet. Sollte eine Abstimmung nur eine Klasse betreffen so sind nur die genannten und auch anwesenden Fahrer der jeweiligen Klasse stimmberechtigt.
- Das Ergebnis wird durch den jeweiligen ClubvertreterX bei der Abstimmung übermittelt.
- Den ClubvertreterX wird vor der Abstimmung eine Zeit von ca. 10 Min. eingeräumt, um sich mit seinen FahrernX abzusprechen. Die Abstimmung wird durch den RennleiterX dokumentiert und eine einfache Mehrheit entscheidet. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des RennleiterX. Die Änderung ist ab sofort gültig. Entscheidungen, die das aktuelle Rennen betreffen treten sofort in Kraft und können zu keiner Zeit mehr zurückgenommen bzw. geändert werden.
- Der schriftlich verfasste Antrag mit dem Abstimmungsergebnis wird von jedem ClubvertreterX und dem RennleiterX unterzeichnet. Dieses Dokument muss an den Sektionsvorstand weitergeleitet werden und wird durch den Sektionsobmann(frau) zur nächsten GV eingereicht, um die Änderung nachträglich von der GV bestätigen zu lassen.

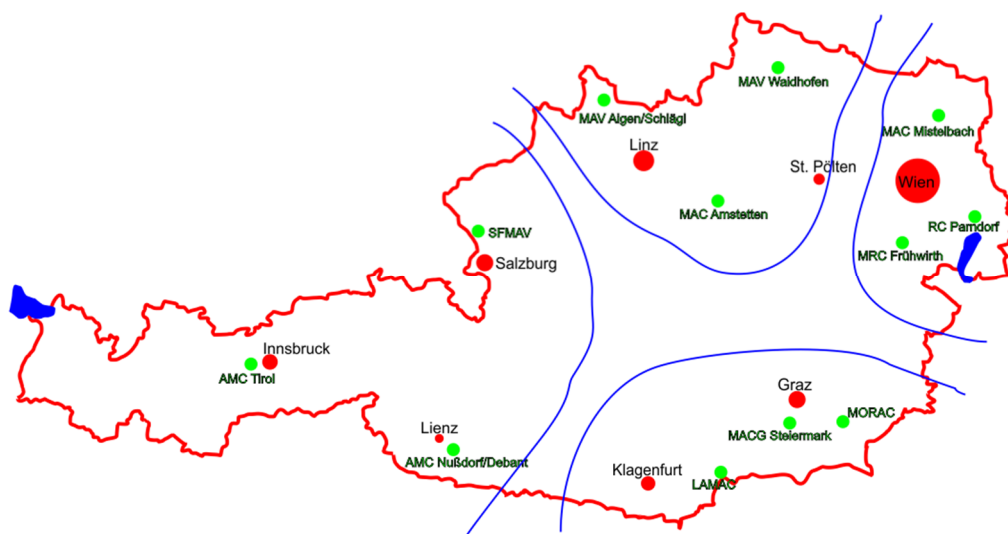
2. Österreichische Meisterschaften (OM)

- 2.1. Auf die bereits bekannten ENS-Termine wird bei dem jährlichen Sektionsmeeting Rücksicht genommen. Termine oder Terminänderung seitens der ENS werden nicht mehr berücksichtigt.
- 2.2. ~~Für die Vergabe der OM-Läufe wurde eine Liste mit allen in Österreich befindlichen und für die Austragung eines OM-Laufs geeigneten Strecken erstellt und so auch für die nächsten Jahre beibehalten. Es werden, jeweils nach Anzahl der beschlossenen Rennen, der Reihe nach die Strecken bestimmt. Im zweiten Jahr werden die nächsten Strecken der Liste ausgewählt. Die Liste ist als Endlosschleife zu sehen. Kommt man am Ende der Liste an, wird wieder von vorne begonnen. Die Reihenfolge der Liste bestimmt nicht den Renntermin, sondern nur die Teilnahme für die kommende Saison. Neue Strecken werden an das Ende der Liste angefügt.~~

- | | |
|---|---|
| 1. Sollenau (MRC-Frühwirth) | 7. Salzburg (SFMAV) |
| 2. Aigen-Schlägl (MAV Aigen/Schlägl) | 8. Mistelbach (MAC Mistelbach) |
| 3. Kärnten (LAMAC) | 9. Parndorf (RC Parndorf) |
| 4. Amstetten (MAC Amstetten) | 10. Linz (AMC Nussdorf-Debant) |
| 5. Innsbruck (AMC Tirol) | 11. Waidhofen/Thaya (MAV Waidhofen) |
| 6. Kirchberg/Raab (MORAC-Graz) | 12. Unterpremstätten (MACG Steiermark) |

Vergabe für Saison 2025 beginnt bei: 2. Aigen-Schlägl (MAV Aigen/Schlägl)

Für die Vergabe von OM-Läufen wurde eine Österreichkarte mit allen Strecken erstellt, auf denen bereits ein OM-Lauf ausgetragen wurde. Diese Karte wurde in vier Regionen aufgeteilt. Mit je einem Rennen pro Region wird sichergestellt, dass es zu keiner Einseitigkeit kommt. Diese Liste wird beim Sektionsmeeting 2025 nochmals überarbeitet, ob alle angeführten Strecken auch für eine Austragung von OM-Läufen der Sektion VF geeignet sind.



Region West

AMC Tirol
AMC Nußdorf/Debant
SFMAV

Region Nord

MAV Aigen/Schlägl
MAV Waidhofen
MAC Amstetten

Region Ost

MAC Mistelbach
RC Parndorf
MRC Frühwirth

Region Süd

LAMAC
MACG Steiermark
MORAC

- 2.3.** Die Österreichische Meisterschaft (OM) wird in alle Klassen der Sektion VF gemeinsam jeweils an einem Wochenende pro Lauf ausgetragen.

Aktuell wird die OM in 4 Läufen mit einem Streichresultat ausgetragen:

Damit eine Klasse gestartet wird muss es mind. 5 Nennungen geben.

- 2.4.** Das Reglement steht auf der ÖFMAV-Homepage (www.oefmav.at) bereit zum Herunterladen. Jeder LizenznehmerX ist selbst dafür verantwortlich die Regularien des ÖFMAV und der Sektion VF zu kennen und danach zu handeln.

3. Landesmeisterschaften

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

4. Andere ÖFMAV-sanktionierte Rennen

- 4.1.** ÖFMAV-sanktionierte Rennen werden bei der Generalversammlung festgelegt und in den Rennkalender aufgenommen.

5. Europameisterschaften und Weltmeisterschaften

- 5.1.** Siehe aktuelles **Allgemeines Rennreglement**
- 5.2.** Jugendliche können um eine Förderung bei der Sektion ansuchen.

6. Anforderungen an das Veranstaltungsgelände

- 6.1. Siehe aktuelles **Allgemeines Rennreglement**
- 6.2. Das Fahrerlager soll bei nationalen Rennen Platz für 60 Teilnehmer bieten.
Die Möglichkeit zum Camping mit Stromanschluss u. Wasserversorgung soll vorhanden sein und eventuell. auch eine Duschkmöglichkeit.
Ein Reifenschleifplatz mit 12V Anschluss muss vorhanden sein.
Mindestens ein Monitor mit der Anzeige vom aktuellen Rennstand soll in der Box für die Mechaniker gut sichtbar sein.
Kantine soll von Fr-So von mind. 08:00-19:00 geöffnet sein
- 6.3. Die Außenbegrenzung des Kurses muss in der Lage sein, ein Modellauto aufzuhalten, wenn es eine Kurve verpasst oder außer Kontrolle gerät. Bei der Auswahl der Außenbegrenzung ist die Sicherheit der Zuschauer, nicht die der Modellautos, maßgeblich.
- 6.4. Begrenzungen im Inneren des Rennkurses (Barriere) sollen sowohl das Kurvenschneiden als auch das Hinüberwechseln des Fahrzeuges in andere Teile des Rennkurses verhindern. Die Begrenzungen des Kurses müssen so positioniert und dimensioniert werden, dass die Fahrzeuge durch sie nicht über die äußere Begrenzung (Zuschauerbegrenzung) der Rennstrecke hinweggeschleudert werden.
- 6.5. Die innere und äußere Umrandung des Rennkurses hat die Aufgabe, die Fahrzeuge, die von der Strecke geraten, abzubremesen. Die Umrandung soll bevorzugt aus Gras oder einer weitläufigen Betonfläche bestehen. Die Fahrzeuge sollten ohne Hilfe der Streckenposten aus dieser Umrandung selbst auf die Rennstrecke zurückfahren können, um die Notwendigkeit des Eingreifens der Streckenposten zu reduzieren.
- 6.6. Nach Ermessen des RennleiterX sind auf der Rennstrecke Standplätze für Streckenposten einzurichten. Die Standplätze müssen so gewählt werden, dass keine Sichtbehinderung der FahrerX gegeben ist, sie müssen nummeriert und an gefährlichen Abschnitten muss eine Schutzvorrichtung für den Streckenposten vorhanden sein (Autoreifen, Gitter).
- 6.7. Die Ziellinie muss auf die Rennstrecke gemalt sein. Sie soll, wenn möglich, nahe der Zeitnahme liegen. Die Startlinie für den ersten Wagen sollte mindestens 10 m von der nächsten Kurve entfernt sein. Die Sicht der FahrerX und Zeitnehmer auf die Startlinie darf nicht durch Mechaniker, Helfer oder den Starter beeinträchtigt werden.
- 6.8. Die Startaufstellung zu einem Zwischen- oder Endlauf sollte hintereinander erfolgen, mit mind. 3 und max. 4 Meter Abstand zwischen den Fahrzeugen. Die Startaufstellung kann auch in Kurven hineinragen. Die Markierung der Startplätze sollte leicht erkennbar und zuzuordnen sein. Sie muss am äußeren Streckenrand sein (Dient zur Sicherheit der StarthelferX).
- 6.9. Im Boxenbereich muss es für 20 MechanikerX Plätze geben. Dieser Bereich muss während des Rennens für NichtmechanikerX unzugänglich gemacht werden. Es sind 2 MechanikerX pro FahrerX erlaubt.
- 6.10. Für EFRA sanktionierte Rennen werden an die Rennstrecke und Umgebung zusätzliche bzw. Abweichende Anforderungen gestellt. Diese können dem EFRA-Reglement entnommen werden.
- 6.11. Neue Rennstrecken sollten EFRA-konform erbaut werden.
- 6.12. Der Veranstalter von ÖFMAV sanktionierten Rennen **MUSS** bis Freitag 9:00 Uhr vor dem Rennen so gut als möglich seine Rennstrecke mit Zuckerwasser oder offiziell im Handel erhältlichen Mittel zur Staubbinding / Haftungsaufbau aufbereiten. Die Behandlung sollte gleichmäßig über die gesamte Strecke und nicht punktuell erfolgen. Ab dem offiziellen Training (Samstag 13:00 Uhr) darf die Strecke bis Rennende nicht mehr behandelt werden. Der Begrenzungsrasen auf permanenten Anlagen, muss bis spätestens Freitag 9.00 Uhr gemäht sein.

7. Ausschreibung und Nennung

7.1. Siehe aktuelles **Allgemeines Rennreglement**

7.2. Die Ausschreibungen für österreichische Meisterschaftsläufe der Sektion VF müssen folgende Angaben enthalten:

- Bezeichnung des Rennens und der Klassen
- Datum und Ort der Veranstaltung (wenn möglich mit Lageplan)
- Zeitplan
- Rennleitung, Zeitnahme und techn. Offizielle
- Name von techn. AssistentenX und RennleiterX StellvertreterX.
- Nennadresse, Nennschluss, Nenngeld Zahlung, wann und wie,
- Angaben über Art der Verpflegung, Waschgelegenheit,
- Angaben über Kompressor, Fahrerlager, Arbeitstische, Regenschutz, Stromanschluss.

Die Ausschreibung wird nur auf der ÖFMAV HP breitgestellt und nicht an alle versendet.

7.3. Die Nennung für OM-Läufe kann bis spätestens Freitag 23:59 Uhr eine Woche vor dem Rennwochenende über **MyRCM** vorgenommen werden. Nachnennungen sind bis Samstag 16:00 Uhr möglich; allerdings wird dann zusätzlich vom veranstaltenden Verein eine Nachnenngebühr von € 10,- eingehoben. Die Nennelder sind Klub gesammelt für alle genannten FahrerX zu überweisen oder bis spätestens am Samstag 16.00 Uhr vom FahrervertreterX dem Veranstalter zu übergeben. Bei einer Überweisung muss ein Einzahlungsnachweis vorgelegt werden. Der nennende Verein haftet und bezahlt für alle genannten FahrerX.

7.4. Nenngeld ist Reugeld und ist grundsätzlich schon dann fällig, wenn am Samstag ein reguläres Training möglich war. Nur wenn eine gesamte Veranstaltung abgesagt oder verlegt wird, muss der Veranstalter das Nenngeld zurückerstatten.

7.5. Über den Abbruch bzw. die Verschiebung eines Rennens auf den Ersatztermins (sofern noch frei) entscheidet der RennleiterX, ein Vorstandsmitglied des austragenden Vereines und ein Vorstandsmitglied der Sektion (siehe auch 26.1). Das Nenngeld ist den am Ersatztermin teilnehmenden FahrernX gut zu schreiben.

7.6. Die Verschiebung eines OM-Laufes kann nur auf einen vom Sektionsmeeting fixierten Ersatztermin erfolgen.

7.7. verantwortlich, dass die angegebenen Daten (Transpondernummer, usw.) korrekt sind.

7.8. Für PräsenzdiennerX des Bundesheeres und Zivildienstleistende gilt auch eine verspätete Nennung bis Samstag, 16:00 Uhr als normale Nennung mit normalem Nenngeld.

7.9. Die Höhe des Nenngeldes wird bei dem ÖFMAV Sektionsmeeting festgesetzt. Das Nenngeld für OM-Läufe beträgt derzeit Euro 30,-- Jugendliche bis 17 Jahre Euro 0,-- davon sind Euro ~~7,--~~ **10,--** bzw. 0,-- für Jugendliche vom Veranstalter an die Sektion Verbrenner Flachbahn abzuführen.

7.10. Bei OM-Läufen ist es möglich eine ÖFMAV-Fahrerlizenz zum aktuellen Preis zu erhalten, um sofort an einem OM-Lauf teilnehmen zu können.

Die Lizenz muss sofort über die ÖFMAV-HP eingetragen werden damit sie ihre Gültigkeit erlangt (nur möglich über einen ÖFMAV-Mitgliedsverein und VF-Sektionsvorstand). Die Lizenz muss sofort an den austragenden Verein bezahlt werden und der RennleiterX muss eine Meldung an den Sektionsvorstand weiterleiten (Name, Verein des Erwerbers). Die Bezahlung an die Sektion erfolgt dann durch die Nenngeldabgabe des Veranstalters.

8. Rennleiter und Offizielle

- 8.1.** Das Rennleiterteam muss einschlägige Erfahrung und Kenntnis im Modellautosport vorweisen, unbelastet und neutral sein und über das aktuelle Reglement und den Austragungsmodus genau Bescheid wissen. Das Rennleiterteam muss ab dem offiziellen Training anwesend sein (SA, ab 13:00 Uhr) und das Training überwachen. Der Sektionsvorstand kann bei berechtigtem Zweifel, das Rennleiterteam oder Personen daraus ablehnen. Dies muss schriftlich begründet, mindestens 14 Tage vor dem Rennen, an den Veranstalter und dem ÖFMAV Obmann versendet werden

Der RennleiterX, der ZeitnehmerX und der techn. OffizielleX (alle drei Funktionäre ergeben das Rennleiterteam) sind zwingend bei einer Österreichischen Meisterschaft (OM) einzusetzen.

Die Rennleitung für die OM-Läufe 2025 übernimmt der Sektionsobmann und wird vom austragenden Verein mit € 250,-- entschädigt. Bei der Verrechnung der Nenngeldabgabe wird dem Verein eine Aufwandsentschädigung von € 150,-- der Sektion VF gutgeschrieben.

Vereine die einen ÖM-Lauf austragen müssen eine Person für die Bedingung der Zeitnahme auf dem Sektions-PC bereitstellen. Der Sektions-PC mit dem vorbereitetem Rennen auf MyRCM wird vom Sektionsvorstand zur Verfügung gestellt.

Auch für die Technische Abnahme muss vom Verein Personal gestellt werden. Diese werden vom Sektionsvorstand geschult und bei Bedarf auch unterstützt.

Der RennleiterX stellt die höchste Instanz im Rennleiterteam dar. Er ist für den korrekten Ablauf der Veranstaltung und für die Einhaltung der Reglementauflagen verantwortlich. Er ist der neutrale SchiedsrichterX und muss Sanktionen aussprechen, sofern ein Regelverstoß vorliegt. Der ZeitnehmerX ist für die korrekte und neutrale Rundenzählung zuständig und ist für rechtzeitigen und richtigen Aushang der Rundenprotokolle verantwortlich. Der techn. OffizielleX kontrolliert die Fahrzeuge hinsichtlich technischer Reglementkonformität und muss Abweichungen oder Regelverstöße dem RennleiterX melden.

- 8.2.** Dem RennleiterX und dem techn. OffiziellenX ist jeweils ein AssistentX zu unterstellen. Der RennleiterassistentX muss, wie das Rennleiterteam, einschlägige Kenntnisse und Erfahrungen haben. Er hat die Pflicht in Koordination mit dem RennleiterX dem Rennablauf zu assistieren (z.B. Starten, Streckenpostenkontrolle, Boxenaufsicht) und kann, ausschließlich nach Rücksprache mit dem RennleiterX, gegebenenfalls Strafen oder Sanktionen aussprechen. Der techn. AssistentX muss keine Grundkenntnisse vorweisen können, muss aber den Anweisungen des techn. OffiziellenX Folge leisten und hat keine Urteilskraft.

9. Training und Vorlauf

- 9.1. Ein freies Training in Klassen muss gegen eine Gebühr von einheitlich **15,-- Euro** pro FahrerX, bereits ab Freitag, 9:00 Uhr möglich sein.
- 9.2. Bei OM-Läufen wird am Samstag von 08:00 Uhr bis 12:00 Uhr ein freies Training ausgetragen. Dieses muss aber in **Klassen** aufgeteilt werden.
- 9.3. Wird ein und dieselbe Frequenz von mehreren FahrernX verwendet, muss diese Kollision von der Zeitnahme den FahrernX persönlich mitgeteilt werden.
- 9.4. **Am Samstag nach der Mittagspause hat eine Fahrerbesprechung stattzufinden.**
Themen sind auf alle Fälle:
 - Sicherheitsrichtlinien
 - Streckenposten
 - Ob ein Vorlauf bereits am Samstag stattfindet, ist von der Teilnehmeranzahl abhängig und wird bei der Fahrerbesprechung endgültig beschlossen. Ein voraussichtlicher Zeitplan ist aber bereits 3 Tage vor dem Rennen auf MyRCM veröffentlicht.
Ab 7 Gruppen bzw. ab 6 Gruppen und einem 1/4 Finale wird es nötig sein mind. 1 Vorlauf am Samstag auszutragen.
 - Entscheidung welche Hauptfinale B, C oder D für Verbrenner-Klassen ausgetragen werden
 - Sollten in den GT8 Klassen zu wenige Nennungen sein so werden EF8GT und VF8GT in den Vorläufen zusammengelegt. Ob es für jede Klasse ein eigenes Finale gibt, wird bei der Fahrerbesprechung entschieden.
 - Entscheidung ob Offizielles Training in Gruppen oder Klassen abgehalten wird bzw. Zeitaufteilung für die jeweiligen Klassen

Im Anschluss daran wird der Zeitplan und die Gruppeneinteilung an der Anschlagtafel ausgehängt.
- 9.5. Nach der Fahrerbesprechung wird das offizielle Training gestartet
- 9.6. Das Ende des offiziellen Trainings richtet sich nach dem Start des ersten **Seeding bzw. Vorlaufs**.
- 9.7. Streckenaufgaben bezüglich Motorenruhe und Schlusszeiten sind einzuhalten.
- 9.8. Nach Beendigung des Seeding bzw. der Vorläufe ist die Strecke gesperrt und kein Training mehr möglich.
- 9.9. Am Sonntag ist die Strecke von 8:00 bis 9:00 Uhr zum Trainieren in Klassen freigegeben, wenn es die Streckenaufgaben zulassen. (z.B.: in Salzburg nicht möglich)
- 9.10. Sonntag ab 9:00 Uhr werden die (weiteren) Vorläufe ausgetragen.

10. Gruppeneinteilung Vorläufe

- 10.1. Die Vorlaufgruppen sind vom ÖFMAV Rennleiterteam in erster Linie nach der Qualifikation der FahrerX und nicht nach den verwendeten Frequenzen einzuteilen (Ergebnis des Seeding oder nach dem aktuellen Stand der Meisterschaft).
- 10.2. In einer Vorlaufgruppe starten maximal 10 FahrerX. Jede Gruppe sollte möglichst ausgefüllt sein und gleich viele FahrerX enthalten.
- 10.3. Weniger routinierte, neue FahrerX dürfen mit erfahrenen PilotenX nicht in einer Gruppe starten, wobei die Reihung der Vorläufe von langsam (zuerst) bis schnell (zuletzt) einzuteilen ist.
- 10.4. FahrerX desselben Klubs sollten nach Möglichkeit in verschiedenen Gruppen eingeteilt werden.
- 10.5. Bei Einteilung der Gruppen soll auf maximalen Kanalabstand geachtet werden.
- 10.6. Für OM-Läufe gilt: Die Einteilung der Trainingsgruppen liegt im Ermessen des Rennleiters/Zeitnehmers und benötigt eine Rücksichtnahme auf die Leistung der TeilnehmerX. Die letzten beiden Trainingsläufe vor dem ersten Vorlauf werden als „seeding“ herangezogen. Die beste Zeit von 3 aneinander gereihten Runden zählt und wird als Ranking zur Vorlaufeinteilung verwendet.
- 10.7. Die Gruppeneinteilung darf nur bei schwerwiegenden Problemen, die nicht anders gelöst werden können, geändert werden.
- 10.8. Die Gruppeneinteilung und die Reihenfolge der Gruppen sind nach dem Seeding an der Anschlagtafel auszuhängen.

- 10.9.** Die Zuteilung der Startnummern erfolgt vor Beginn der Meisterschaft und richtet sich nach den Vorjahresergebnissen. Die zugeteilte Nummer gilt bei allen OM-Läufen in diesem Jahr. Neue StarterX bzw. StarterX ohne Vorjahresergebnis erhalten die jeweils freie nachfolgende Nummer.
- 10.10.** **Es müssen mind. Zwei, dem FahrerX zugeteilte, Startnummern, links und rechts am, Fahrzeug angebracht sein.** Die Startnummer muss in der Dimension gut erkennbar sein und sich vom Rest der Karosserie deutlich abheben (Schwarze Ziffer auf weißen oder gelben Hintergrund). Die Mindestschrifthöhe muss 40mm, bei einer Strichstärke von mindestens 5mm, betragen. Der Hintergrund muss die Schrift um 5 mm allseitig überragen.
Bei Verstoß: Der FahrerX muss, nach Aufforderung des Rennleiters, unverzüglich an die Box fahren und die korrekte Nummer anbringen. Bei nicht Einhaltung Disqualifikation für diesen Lauf.
Die Startnummer für 2025 stellt die Sektion zur Verfügung.

11. Technische Abnahme und Kontrolle

- 11.1.** Die technischen Kontrollen müssen mit einer vom ÖFMAV zur Verfügung gestellten Gerätschaft durchgeführt werden. Diese Gerätschaft hat alle zur reglementkonformen Kontrolle der Fahrzeuge notwendigen Utensilien und Geräte zu umfassen. Der Veranstalter hat dafür Sorge zu tragen, dass das Equipment rechtzeitig vor Ort bereitgestellt ist.
- 11.2.** Jeder FahrerX kann sein Fahrzeug vor Beginn der Läufe, aber auch während des offiziellen Trainings, in rennfertigem Zustand einer technischen Kontrolle unterziehen. Die zu überprüfende Parameter sind von ihm anzugeben. Aus zeitlichen Gründen kann eine umfangreiche Überprüfung jedoch nur im Training erfolgen.
- 11.3.** Der techn. OffizielleX prüft stichprobenartig nach jedem Lauf die Fahrzeuge auf technische Korrektheit.
- 11.4.** Die Karosserien und das fahrfertige Chassis müssen vor Rennbeginn sorgfältig ausgeführt und vollständig sein.
- 11.5.** Der RennleiterX hat das Recht, jederzeit die Fahrzeuge ohne Angabe von Gründen zu kontrollieren oder kontrollieren zu lassen.
- 11.6.** Während eines Laufes darf ein Fahrzeug nur dann zur Kontrolle oder angeordneter Reparatur aus dem Rennen genommen werden, wenn es gravierende Mängel aufweist, wie z.B.
- Defekter Auspuff
 - Defekte Fernsteuerung
 - Durch technische Probleme unfahrbar gewordene Fahrzeuge.
- Das Fahrzeug kann nach Behebung der Mängel das Rennen mit Genehmigung der Rennleitung wieder fortsetzen.
- 11.7.** Die Fahrzeuge werden nach jedem Lauf kontrolliert. Siehe auch unter Punkt 20.7.
- 11.8.** Es können während des Rennens auch Spritproben durchgeführt werden. Hierzu ist den Anordnungen des techn. OffiziellenX / AssistentenX Folge zu leisten.
- 11.9.** Sollte ein Fahrzeug bei der Kontrolle den technischen Spezifikationen nicht entsprechen, so wird dem FahrerX dieses Fahrzeuges der Lauf gestrichen. Handelt es sich um einen Finallauf, so wird der FahrerX an die letzte Stelle dieses Laufes gereiht.
- 11.10.** Bei Überprüfungen des Motors muss der betroffene FahrerX den Motor und dessen Anbauteile selbst demontieren.
- 11.11.** Ein Modellauto kann bei einer Veranstaltung nur von einem FahrerX verwendet werden.
- 11.12.** Bei einem Rennen darf ein FahrerX nur mit einem Modell pro Klasse an den Start gehen.
Ausnahme: Für die VF-Klassen 1:8 und 1:10 ist ein eigenes Regenauto zugelassen. Das Regenauto darf nur eingesetzt werden, wenn der Lauf vor dem Start als Nass-Lauf deklariert wurde. Dieses Auto muss vor der Inbetriebnahme von dem techn. OffiziellenX überprüft und markiert worden sein.
Bei Verstoß: Disqualifikation für das gesamte Rennen.

- 11.13.** Wird die Originalkarosserie ersetzt, so muss die neu verwendete Karosserie die gleiche Form und Farbgebung wie die zu Ersetzende aufweisen. Jede anders beschaffene Karosserie muss vom RennleiterX genehmigt werden.
Bei Verstoß: Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 11.14.** Ein Tausch der Bodenplatte darf nur mit Zustimmung des RennleiterX vorgenommen werden. Die neue Bodenplatte muss die gleiche Form und Größe wie die zu ersetzende aufweisen.
Bei Verstoß: Beim 1. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf.
Beim 2. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 11.15.** Der Tausch des kompletten Fahrzeuges ist verboten.
Ausnahme: Regenauto. Siehe Punkt 11.12
Bei Verstoß: Disqualifikation für das gesamte Rennen.

12. Streckenposten

In allen Vorläufen und Finalläufen fungieren ALLE Gruppen als Streckenposten.
Jeder FahrerX hat nach seinem Lauf bzw. lt. Aushang als Streckenposten zu wirken.
Bei dieser Tätigkeit muss eine Warnweste getragen werden.
Bei Nassläufen müssen die Streckenposten nur nach Aufruf durch die Rennleitung ihren Platz einnehmen.

Bei Verstoß: Bei Vorläufen:
Beim 1.Mal: Das beste Vorlaufergebnis wird gestrichen
Beim 2.Mal: Die zwei besten Vorlaufergebnisse werden gestrichen
Usw.
Bei Finalläufen:
Steht für den Fahrer noch ein Finallauf an ist er in diesem nicht Startberechtigt, an sonst wird er in seinem zuletzt gefahrenen Finallauf an die letzte Stelle gereiht.

- 12.1.** Sollte ein Fahrer früher, also vor Beendigung der Zwischenläufe oder Finale, die Veranstaltung verlassen, so hat er dies der Rennleitung zu melden und einen Ersatz- Streckenposten zu stellen.
Bei Verstoß: Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 12.2.** Während eines Laufes dürfen außer den Streckenposten keine Personen die Rennpiste betreten, um Fahrzeuge zu bergen. Boxen Ein- und Ausfahrt gehört zur Rennpiste.
Bei Verstoß: Beim 1.Mal: 1 Runde Abzug für den dessen FahrerX
Beim 2.Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen FahrerX
Beim 3.Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen FahrerX

13. Frequenzkontrolle, Quarztausch

- 13.1.** Siehe aktuelles **Allgemeines Rennreglement**

14. Startvorbereitung

- 14.1.** Der Transponder muss laut Herstellerangaben montiert sein. Die ausreichende Funktion obliegt dem Risiko des FahrerX.
- 14.2.** Der RennleiterX entscheidet auf Grund der Nennungen, ob eine Senderdeponie erforderlich ist. Sofern eine Senderdeponie eingerichtet wird, darf der Sender nach Genehmigung der Rennleitung (z.B. durch Aufruf) jeweils vor dem Start abgeholt werden und der Platz am Fahrerturnturm eingenommen werden.
- 14.3.** Jeder, an einem Lauf aktiv beteiligten FahrerX, darf während der Durchführung desselben mit seinem Sender für Reparaturzwecke den Fahrerturnturm verlassen, außer der RennleiterX verbietet dieses. Der FahrerX ist jedoch verpflichtet, sofern eine Senderdeponie eingerichtet wurde, den abgeschalteten Sender spätestens nach Beendigung dieses Laufes unverzüglich wieder in der Senderdeponie abzugeben.
- 14.4.** Kein Sender darf während des Rennens mit auf die Strecke genommen werden.
Bei Verstoß: Beim 1. Mal: Verwarnung.
Beim 2. Disqualifikation für diesen Lauf.
- 14.5.** Das Starten der Motoren ist in der Warm Up Phase nur in der Boxengasse gestattet. Das Transportieren von Fahrzeugen mit laufendem Motor durch das Fahrerlager oder der Betrieb der Motoren im Fahrerlager ist zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung untersagt. Der Veranstalter hat einen separaten Platz (z.B.: Tisch) für das Einstellen, Warmlaufen oder Einlaufen der Motoren zur Verfügung zu stellen.
Bei Verstoß: Beim 1. Mal: Verwarnung.
Beim 2. Disqualifikation für diesen Lauf.
- 14.6.** Bei 4:30 Minuten bis zum Start dürfen die Motoren in der Boxengasse gestartet werden
Bei 4:00 Minuten bis zum Start wird die Strecken freigegeben
Siehe Punkt 16.1

15. Startreihenfolge

- 15.1.** Nach Beendigung des Vorlaufes darf der Start zum nächsten Vorlauf frühestens nach 5 Minuten erfolgen. Zudem ist eine Motorenruhe von ca. zwei Minuten einzuhalten, um den problemlosen Wechsel der FahrerX und MechanikerX zu gewährleisten. FahrerX und MechanikerX des folgenden Laufs dürfen die Boxengasse erst dann betreten, wenn diese von den MechanikernX des vorangegangenen Laufs, verlassen wurde. Ein FunktionärX, der vom Veranstalter zu stellen ist, sorgt für den Ein- und Auslass in die Boxengasse.
- 15.2.** Es ist drauf zu achten das, für die EF8 Gruppen zwischen den Läufen, eine Pausenzeit von ca. 1 Stunde eingehalten wird. Diese Pause wird für die Akku-Ladetätigkeit benötigt.
- 15.3.** Die nachfolgende Vorlauf-Reihenfolge ist nicht zwingend einzuhalten aber es müssen alle Gruppen einer Klasse nacheinander starten. (ausgenommen es gibt Verschiebungen bei schlechtem Wetter oder sonstigen Problemen, die nicht sofort gelöst werden können)

- 1. VL für alle EF8 GT TeilnehmerX
- 1.VL für alle VF 1:8 TeilnehmerX
- 1. VL für alle VF8 GT TeilnehmerX
- 1.VL für alle EF8 G TeilnehmerX
- 1.VL für alle VF 1:10 Scale TeilnehmerX
- 2.VL für alle VF 1:8 TeilnehmerX
- usw.

16. Startaufstellung Vorlauf

- 16.1.** Bei den Vorläufen erfolgt ein Einzelstart.
Folgende durchsagen bereiten auf den Start vor.
1 Minute zum Start
45 Sekunden zum Start
30 Sekunden zum Start
20 Sekunden zum Start
und ein Countdown von 10 bis 1
danach erfolgt ein akustisches Signal, das gleichzeitig die Zeit startet.

Ab jetzt hat ein FahrerX 30 Sekunden Zeit über die Startline zu fahren und seine eigene Laufzeit zu starten. Anschließend wird die Laufzeit automatisch für alle ausgelöst.

- 16.2.** Startaufstellung für Finalläufe siehe Punkt 23

17. Startsignal

- 17.1.** Bei den Vorläufen werden nur der Beginn und das Ende der Laufzeit angesagt bzw. Akustisch signalisiert. Nach Ablauf der Zeit muss die Runde fertig gefahren werden, denn diese wird noch gezählt.
- 17.2.** Bei den Finalläufen muss der Start mit Flaggensignal und kann zusätzlich auch akustisch durchgeführt werden. Anstelle der Flagge kann eine Ampel verwendet werden. Das akustische Startsignal sollte mit der Zeitnahme gekoppelt sein (bei EFRA-Rennen vorgeschrieben). Die Art des Starts muss bei der Fahrerbesprechung für alle verständlich erklärt werden. Ein Probestart, für alle ersichtlich, wird empfohlen. Beim Ampelstart werden 2 Ampeln empfohlen. Die eine Ampel muss für die FahrerX und die andere Ampel muss für die MechanikerX deutlich sichtbar sein. Auch der Zeitnahme muss die klare Sicht auf eine der beiden Ampeln möglich sein.
- 17.3.** 1 Minute vor dem Start wird ein Aufruf gemacht „alle Fahrzeuge in die Boxenstraße“. Bei 30 Sekunden müssen die Autos ihre Startposition einnehmen.
- 17.4.** Die letzten 10 Sekunden bis 3 Sekunden müssen für die FahrerX und MechanikerX deutlich hörbar heruntergezählt werden. Bei "3 Sekunden" senkt der StarterX die Flagge zu Boden bzw. wird die Ampel auf ROT geschaltet. Die MechanikerX müssen die Autos, die nun in den vorgezeichneten Startposition stehen, loslassen und seitlich aus der Fahrbahn treten. Sind alle MechanikerX aus der Fahrbahn, so wird der Start entweder durch Hochheben der Flagge durch den StarterX, durch ein akustisches Signal oder durch Einschalten von GRÜN auf der Ampel freigegeben. Der Start muss nach dem Herabzählen auf „3 Sekunden" in einem Zeitraum zwischen 3 und 5 Sekunden erfolgen.
- 17.5.** Lässt ein MechanikerX das Auto bei "3 Sekunden" (Aufleuchten von "ROT" bei der Ampel oder beim Senken der Flagge) nicht sofort aus oder tritt nicht sofort aus der Fahrbahn, so wird dem FahrerX eine STOP & GO Strafe ausgesprochen.
Ist durch dieses Verhalten ein anderer FahrerX behindert, muss der Start wiederholt werden. Bei einem Neustart wird der VerursacherX an die letzte Stelle in der Startaufstellung versetzt.
- 17.6.** Für jeden Start in den Zwischen- und Finalläufen gilt: Nach dem Kommando "10Sekunden" darf kein Auto mehr in die Startreihe gestellt werden. Fahrzeuge, die zu spät zum Start erscheinen, müssen aus der Boxenstraße, nach erfolgtem Start, nachgestartet werden (erst nach dem die anderen Fahrzeuge die Boxenstraße passiert haben).
- 17.7.** Hat ein Auto mit seinen Vorderrädern die Startlinie schon vor dem Startzeichen überquert, so wird der FahrerX ausnahmslos wegen Frühstart bestraft.
Beim 1.Mal: STOP & GO für dessen FahrerX
Beim 2.Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen FahrerX
Beim 3.Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen FahrerX
- 17.8.** Der StarterX muss Frühstarts an den RennleiterX sofort melden.

- 17.9.** Vor jedem Start eines Finale A oder B gibt es die Möglichkeit ein „TIMEOUT“ zu beantragen. Ein „TIMEOUT“ kann pro Lauf nur einmal gegeben werden (10min).
Es ist nur möglich ein TIMEOUT zu nehmen, wenn noch mindestens eine Minute bis zum Start ist.
Wenn das Zeitnahme-Programm oder ein OffiziellerX „1 Minute bis zum Start“ oder „Alle Fahrzeuge in die Boxenstrasse“ durchgesagt hat, ist kein TIMEOUT mehr möglich.
Jener FahrerX, der das „Time Out“ beantragt hat, startet vom 11. Startplatz. Sein ursprünglicher Platz bleibt frei.

18. Startwiederholung

- 18.1.** Empfindet der StarterX die Startaufstellung als nicht korrekt, so kann eine Start-Wiederholung angeordnet werden. Es wird dann ab 30 Sekunden abwärts gezählt.
- 18.2.** War der Startvorgang auf Grund eines Fehlers des StarterX nicht korrekt, so kann der RennleiterX eine Start-Wiederholung anordnen und den Lauf abbrechen. Der Abbruch muss in diesem Fall aber innerhalb der ersten Runde erfolgen. In keinem Fall darf der Lauf wegen eines oder mehrerer Frühstarts wiederholt werden.

19. Signalflaggen

- 19.1.** Als Startflagge wird die Nationalflagge (Rot/Weiß/Rot) verwendet.
- 19.2.** Zum Abwinken der Fahrzeuge nach Beendigung eines Laufes wird die "Schachbrett-Flagge" (Schwarz/Weiß/Kariert) verwendet.
- 19.3.** Jedes Fahrzeug, welches ein Sicherheitsrisiko darstellt oder nicht mehr dem Reglement entspricht, bekommt vom RennleiterX oder StarterX die "schwarze Flagge" gezeigt (kann auch akustisch erfolgen). Dies bedeutet, dass das Fahrzeug sofort anhalten muss, oder wenn dies ohne Gefährdung und Behinderung der anderen Teilnehmer möglich ist, noch bis zur Boxenstraße fahren darf. Gleichzeitig mit dem Zeigen der schwarzen Flagge muss der Grund dafür angegeben werden. Nach einer Reparatur des Fahrzeuges kann es mit Genehmigung des RennleiterX / StellvertreterX wieder ins Rennen geschickt werden.
- 19.4.** Die schwarze Flagge kann nach einmaliger Verwarnung auch einem FahrerX gezeigt werden, der durch offensichtlich unfaire Fahrweise seine KonkurrentenX behindert. Der FahrerX wird für diesen Lauf disqualifiziert.
- 19.5.** Beachtet ein FahrerX die schwarze Flagge 3 Runden lang nicht, so wird der FahrerX für das gesamte Rennen disqualifiziert.

20. Rennablauf

- 20.1.** Kommt ein Fahrzeug von der Bahn ab, so ist es an jener Stelle in die Bahn zurückzustellen, wo es die Bahn verlassen hat. Ausnahme: Es muss in der Box neu gestartet oder repariert werden. Dann muss es von der Boxenstraße aus wieder ins Rennen gebracht werden.
Bei Verstoß: STOP & GO für dessen FahrerX
- 20.2.** Ein während des Rennens stehen gebliebenes Fahrzeug darf nur von der Boxenstraße aus wieder ins Rennen gebracht werden.
- 20.3.** Ein auf der Bahn fahrendes Fahrzeug hat gegenüber einem Fahrzeug, das nach einem Boxenstopp wieder ins Rennen geht, Vorrang! Dies gilt analog für Fahrzeuge, die von der Fahrbahn abgekommen sind und aus eigener Kraft auf die Strecke zurückkehren.
Bei Verstoß: Einfache Vorrangverletzung: STOP & GO
Beschädigung eines anderen Fahrzeugs: Disqualifikation für das gesamte Rennen
- 20.4.** Reparaturen auf der Bahn sind nicht gestattet (Kleinere Handgriffe durch Streckenposten an der Karosserie ausgenommen). Das Fahrzeug muss vom Streckenposten in die Boxenstraße gebracht werden und darf dort nur hinter der Boxenstraßen-Begrenzung repariert werden
Bei Verstoß: Beim 1. Mal: STOP & GO für dessen Fahrer.
Beim 2. Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen FahrerX
Beim 3. Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen FahrerX
- 20.5.** Das Fahrzeug darf nur hinter der Begrenzung aufgetankt werden, damit in die Boxenstraße einfahrende Fahrzeuge nicht behindert werden. Teile des Fahrzeuges oder Körperteile des (der) zuständigen MechanikerX dürfen während des Tankvorganges nicht über die Begrenzung ragen. Eine Betankung des Fahrzeugs auf der Strecke ist verboten.
Bei Verstoß: STOP & GO für dessen FahrerX
- 20.6.** Ein liegengebliebenes Fahrzeug darf nach dem Anstarten oder Instandsetzen nur bis zu dem Zeitpunkt nachgestartet werden, bis das erste Auto nach Ablauf der regulären Laufzeit die Ziellinie nicht passiert hat.
Bei Verstoß: 1 Runde Abzug
- 20.7.** Nach Ablauf der Renndistanz (reguläre Renndauer + letzte Runde) haben alle FahrerX ihre Fahrzeuge unverzüglich in die Boxenstraße zu pilotieren. Der Motor ist abzustellen. Das Fahrzeug ist unverzüglich in der techn. Kontrolle abzugeben.
Bei Verstoß: Beim Vorlauf: Disqualifikation für diesen Lauf
Beim Finallauf: Reihung an die letzte Stelle
- 20.8.** Sofort nach Beendigung seines Laufes hat der FahrerX seinen abgeschalteten Sender in der Senderdeponie abzugeben (sofern eine Senderdeponie eingerichtet wurde – siehe Punkt 14.2)
Bei Verstoß: Beim Vorlaufe: Disqualifikation für diesen Lauf
Beim Finallauf: Reihung an die letzte Stelle
- 20.9.** Alle FahrerX sind verpflichtet, sich sportlich fair zu verhalten. Dies gilt insbesondere für die Fahrweise der TeilnehmerX.
Bei Verstoß sind folgende Strafen vorgesehen: Verwarnungen, STOP & GO, Disqualifikation für diesen Lauf, Disqualifikation für das gesamte Rennen. Diese Strafen unterliegen keiner Reihenfolge und können je nach Unfairness sofort ausgesprochen werden.
- 20.10.** Zwischen Fahrer und Mechaniker dürfen nur die von der EFRA genehmigten elektronischen Kommunikationseinrichtungen verwendet werden.
- 20.11.** Während eines Laufes dürfen sich am Fahrerturm nur Fahrer aufhalten, die für diesen Lauf startberechtigt sind. Ausgenommen RennleiterX und Offizielle.
Bei Verstoß: Im Falle eines FahrerX oder MechanikerX: Disqualifikation für das gesamte Rennen
Bei einer anderen Person: Platzverweis
- 20.12.** Mechaniker dürfen die Strecke nicht betreten und keine Funktion als Streckenposten wahrnehmen.
Bei Verstoß: Beim 1.Mal: STOP & GO für dessen FahrerX
Beim 2.Mal: Disqualifikation für diesen Lauf für dessen FahrerX
-

Beim 3.Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen für dessen FahrerX

- 20.13.** Die FahrerX haben Ihre Fahrzeuge so um den Kurs zu bewegen, dass sich zumindest 2 Räder immer innerhalb der Streckenbegrenzung befinden. Wird die Strecke verlassen, und an einer anderen Stelle wieder die Fahrt aufgenommen, so kann dies vom RennleiterX als Abkürzen gewertet werden.

Bei Verstoß: Beim 1.Mal: STOP & GO

Beim 2.Mal: Disqualifikation für diesen Lauf

Beim 3.Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen

- 20.14.** Die FahrerX haben Ihre Fahrzeuge so um den Kurs zu bewegen, dass Sie andere FahrerX nicht durch offensichtliche unfaire Fahrweise behindern.

Bei Verstoß: Beim 1.Mal: STOP & GO

Beim 2.Mal: Disqualifikation für diesen Lauf

Beim 3.Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen

- 20.15.** Die FahrerX haben Ihre Fahrzeuge während der gesamten Veranstaltung nur in der vom Veranstalter vorgeschriebenen Richtung (Fahrtrichtung) um den Kurs zu bewegen. (Ein Fahren gegen die Fahrtrichtung, um nach Laufende in die Box zu kommen, wird auch als Verstoß gegen diese Regel gewertet).

Bei Verstoß: Beim 1.Mal: Disqualifikation für diesen Lauf

Beim 2.Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen

21. Rundenzählung

- 21.1.** Siehe aktuelles **Allgemeines Rennreglement**
- 21.2.** Verliert während eines Laufes ein FahrerX seinen Transponder oder wird dieser defekt, ist bei den Vorläufen keine weitere Zählung möglich. Die Funktion des Transponders liegt im Risikobereich des FahrerX.
- 21.3.** Das Laufergebnis ist unmittelbar nach jedem Lauf an der Anschlagtafel auszuhängen.
- 21.4.** Um eine bessere Information für FahrerX, MechanikerX und ZuschauerX zu erlangen, ist der ZeitnehmerX verpflichtet in regelmäßigen Abständen den kompletten Stand des Rennens inklusive Runden- und Zeitabständen durchzugeben (erfolgt meist automatisch durch das Zeitnehmungsprogramm).
- 21.5.** Die Rennergebnisse und auch die Gesamtwertung sind auf der HP von MyRCM einzusehen.

22. Rennunterbrechung, Laufwiederholung

- 22.1.** Muss aus zwingenden Gründen, siehe auch Pkt. 26. die Veranstaltung unterbrochen werden, so entscheidet der RennleiterX, ein Vorstandsmitglied des austragenden Vereines und ein Mitglied des Sektionsvorstandes (Mehrheitsbeschluss), ob die Veranstaltung fortzusetzen oder abzubrechen ist.
- 22.2.** Muss ein Vorlauf abgebrochen werden, so wird dieser wiederholt.
- 22.3.** Gibt es eine Unterbrechung während eines Finallaufes innerhalb der ersten 7 Minuten, so wird der Lauf wiederholt.
- 22.4.** Erfolgt die Unterbrechung eines Finallaufes erst nach 7 Minuten Laufdauer, so ist der Stand des Rennens festzuhalten (gefahrne Runden sowie Durchgangszeit) und für die verbleibende Laufzeit ist nach der Unterbrechung ein neuer Start vorzunehmen. Die Runden und Überzeiten des 1. Und 2. Laufes werden addiert, um das endgültige Resultat zu ermitteln. Kann der 2. Lauf aus irgendwelchen triftigen Gründen nicht durchgeführt werden, so gelten die Ergebnisse des 1. Laufes als definitives Laufergebnis.
Erfolgt die Unterbrechung eines Finallaufes erst nach rd. $\frac{3}{4}$ der Laufdauer so wird der Lauf voll gewertet und es wird kein neuerlicher Start vorgenommen.
Laufdauer 15 Minuten: Stichzeit beträgt 11 Minuten
Laufdauer 20 Minuten: Stichzeit beträgt 15 Minuten
Laufdauer 30 Minuten: Stichzeit beträgt 22 Minuten
Laufdauer 45 Minuten: Stichzeit beträgt 34 Minuten
- 22.5.** Zum Zeitpunkt der Unterbrechung zeigt der Renn-OffizielleX gleichzeitig die Start- und Zielflagge (Rot-Weiß-Rot, Schwarz-Weiß-kariert) und der RennleiterX muss alle Beteiligten über den Abbruch und Grund des Abbruchs informieren. Die Autos sind in der Box abzustellen und es dürfen keinerlei Reparaturen oder Reifenwechsel durchgeführt werden. Der Motor und der Empfänger / Sender müssen ausgeschaltet werden. Zum Neustart dürfen die Autos nur aufgetankt und der Motor gestartet werden. Der Neustart erfolgt nach der regulären Startprozedur.
Bei Verstoß: Beim 1.Mal: Disqualifikation für diesen Lauf
Beim 2.Mal: Disqualifikation für das gesamte Rennen

23. Wertung Vorläufe und Finalläufe

23.1. Laufdauer für VF 1:8 und VF 1:10 Scale:

Vorläufe: _____ 4 Minuten
 A Finale: _____ 30 Minuten
 B Finale: _____ 20 Minuten
 C Finale: _____ 20 Minuten
 Ab 1/2 Finale: _____ 15 Minuten

Laufdauer für VF8GT:

Vorläufe: _____ 7 Minuten Nachtanken verboten
 A Finale: _____ 30 Minuten Erster Tankstopp nach 7 Min.
 B Finale: _____ 20 Minuten Erster Tankstopp nach 7 Min.
 Ab 1/2 Finale: _____ 15 Minuten Erster Tankstopp nach 7 Min.

Laufdauer für EF8GT:

Vorläufe: _____ 7 Minuten
 Alle Finale A, B, C, D: _____ 7 Minuten

Laufdauer für EF8G:

Vorläufe: _____ 4 Minuten
 Alle Finale A, B, C, D: _____ 4 Minuten

23.2. Vorlaufwertung bei allen Klassen:

Es werden **3** Vorlaufserien unabhängig der Starteranzahl durchgeführt. Ein Punktesystem wird zur Gesamtwertung der Vorläufe herangezogen. Der schnellste FahrerX jeder Vorlaufserie erhält 155 Punkte, der 2. 153 Punkte, der 3. 152 Punkte usw.

Punkte Shema für Vorlaufwertung:

Rang	Punkte	Rang	Punkte	Rang	Punkte	Rang	Punkte
1	155	16	139	31	124	46	109
2	153	17	138	32	123	47	108
3	152	18	137	33	122	48	107
4	151	19	136	34	121	49	106
5	150	20	135	35	120	50	105
6	149	21	134	36	119	51	104
7	148	22	133	37	118	52	103
8	147	23	132	38	117	53	102
9	146	24	131	39	116	54	101
10	145	25	130	40	115	55	100
11	144	26	129	41	114	56	99
12	143	27	128	42	113	57	98
13	142	28	127	43	112	58	97
14	141	29	126	44	111	59	96
15	140	30	125	45	110	60	95

- 23.3.** Folgende Vorlaufwertungen werden angewendet:
- | | |
|---------------------------------|---|
| Eine Vorlaufserie durchgeführt | Dieser Vorlauf wird gewertet |
| Zwei Vorlaufserien durchgeführt | Die beste Vorlaufserie wird gewertet |
| Drei Vorlaufserien durchgeführt | Die Zwei besten Vorlaufserien werden gewertet |
- 23.4.** Jede Vorlaufserie für sich muss unter gleichen Bedingungen (Entscheidung des Rennleiters + Jury) zu Ende gebracht werden, um in die Wertung zu kommen. (Eine Serie im Trockenen reicht für die Gesamtwertung wie oben angegeben). Beginnt es während einer Vorlaufserie zu regnen wird diese Serie ersatzlos gestrichen. Trocknet es vor einer Vorlaufserie ab obliegt es dem Rennleiter zuzuwarten, um die Serie unter gleichen Bedingungen starten zu können.
- 23.5.** Das Vorlauf-Gesamtergebnis wird aus den gewerteten Punkten ermittelt. Sollten im Gesamtergebnis 2 FahrerX die gleiche Punkteanzahl erreichen, zählt die beste individuelle Platzierung in einer Vorlaufserie. Sollten auch danach noch immer 2 FahrerX die gleiche Punkteanzahl aufweisen, wird das beste Streichresultat herangezogen.
- 23.6.** Jeder StarterX, der zumindest eine volle Runde absolviert hat wird in ein Finale eingeteilt.
- 23.7.** Die Ermittlung der StarterX für die verschiedenen Finalläufe erfolgt auf Grund der Vorlaufgesamtwertung.

Bei den Verbrenner-Klassen: VF 1:8, VF 1:10 Scale und VF8GT

Jedes Finale wird in einem Lauf entschieden.

Bis 12 TeilnehmerX in einer Klasse:

Alle FahrerX werde in das Hauptfinale eingeteilt

Bis 20 TeilnehmerX in einer Klasse:

Alle FahrerX werde in die 1/2 Finale A und B eingeteilt (1,3,5 usw. A und 2,4,6 usw. B)

Bis 24 TeilnehmerX in einer Klasse:

Plätze 1 – 14 werden in die 1/2 Finale A und B eingeteilt (1,3,5 usw. A und 2,4,6 usw. B)

Plätze 15 – 24 werden in ein 1/4 Finale A eingeteilt

Bis 34 TeilnehmerX in einer Klasse:

Plätze 1 – 14 werden in die 1/2 Finale A und B eingeteilt (1,3,5 usw. A und 2,4,6 usw. B)

Plätze 15 – 34 werden in die 1/4 Finale A und B eingeteilt (15,17,19 usw. A und 16,18,20 usw. B)

Bis 38 TeilnehmerX in einer Klasse:

Plätze 1 – 14 werden in die 1/2 Finale A und B eingeteilt (1,3,5 usw. A und 2,4,6 usw. B)

Plätze 15 – 28 werden in die 1/4 Finale A und B eingeteilt (15,17,19 usw. A und 16,18,20 usw. B)

Plätze 29 – 38 werden in ein 1/8 Finale A eingeteilt

Bis 48 TeilnehmerX in einer Klasse:

Plätze 1 – 14 werden in die 1/2 Finale A und B eingeteilt (1,3,5 usw. A und 2,4,6 usw. B)

Plätze 15 – 28 werden in die 1/4 Finale A und B eingeteilt (15,17,19 usw. A und 16,18,20 usw. B)

Plätze 29 – 48 werden in die 1/8 Finale A und B eingeteilt (29,31,33 usw. A und 30,32,34 usw. B)

Plätze ab 49 fahren keinen Finallauf mehr und behalten ihren Vorlaufplatz in der Gesamtreihung

Bis zum 1/4 Finale steigen die jeweils besten 3 bzw. besten 6 bei nur einem Finale A in das nächsthöhere Finale wie folgt auf.

Bei nur einem Finale A:

Plätze 1, 3 und 5 werden in das nächsthöhere Finale A eingeteilt

Plätze 2, 4 und 6 werden in das nächsthöhere Finale B eingeteilt

Bei Finale A und B:

Plätze 1, 2 und 3 von Finale A werden in das nächsthöhere Finale A eingeteilt

Plätze 1, 2 und 3 von Finale B werden in das nächsthöhere Finale B eingeteilt

Bei den Elektro-Klassen: EF8U, EF8G und EF8GT

Es gibt keine Aufsteiger.

Jedes Finale wird in drei Läufen pro Klasse mit Punktesystem entschieden und die besten 2 werden gewertet.

Bis 12 TeilnehmerX in einer Klasse

Alle FahrerX werde in das Finale A eingeteilt

Bis 22 TeilnehmerX in einer Klasse:

Plätze 1 – 10 werde in das Finale A eingeteilt

Plätze 11 – 22 werden in das Finale B eingeteilt

Ab 25 TeilnehmerX in einer Klasse

Plätze 1 – 10 werde in das Finale A eingeteilt

Plätze 11 – 20 werden in das Finale B eingeteilt

Plätze 21 – 32 werden in das Finale C eingeteilt

Ab 35 TeilnehmerX in einer Klasse

Plätze 1 – 10 werde in das Finale A eingeteilt

Plätze 11 – 20 werden in das Finale B eingeteilt

Plätze 21 – 30 werden in das Finale C eingeteilt

Plätze 31 – 42 werden in das Finale D eingeteilt

Plätze ab **43** fahren keinen Finallauf mehr und behalten ihren Vorlaufplatz in der Gesamtreihung

- 23.8.** Gewertet werden alle Finalläufe nach Runden und Überzeit. Runden die ein Auto nicht mit eigener Kraft zurücklegt werden nicht gewertet. Kein Fahrzeug darf über die Zeitschleife geschoben oder getragen werden.

24. Gesamtreihung des Rennens

Bei den Verbrenner-Klassen: VF 1:8, VF 1:10 Scale und VF8GT

Die FahrerX des Hauptfinale A belegen die Ränge 1 bis 10

Die FahrerX des Hauptfinale B belegen die Ränge 11 bis 20

Die FahrerX des Hauptfinale C belegen die Ränge 21 bis 30

Die FahrerX des Hauptfinale D belegen die Ränge 31 bis 40

Bei den Elektro-Klassen: EF8U, EF8G und EF8GT

Die FahrerX des Finale A belegen die Ränge 1 bis 10

Die FahrerX des Finale B belegen die Ränge 11 bis 20

Die FahrerX des Finale C belegen die Ränge 21 bis 30

Die FahrerX des Finale D belegen die Ränge 31 bis 40

- 24.1.** Jene FahrerX, welche in keine Finallaufgruppe eingeteilt wurden, belegen die Ränge nach der Vorlaufreihung.
- 24.2.** Wenn in einem Finallauf zwei oder mehr FahrerX gleiche Rundenzahl und gleiche Zeit erzielt haben, so ist jener FahrerX in der Gesamtreihung besser platziert, der die höhere Startplatzierung gehabt hat. Dieser FahrerX hatte am Start einen längeren Weg.
- 24.3.** Können bei einem Rennen nicht alle Läufe ausgefahren werden, tritt die Regelung entsprechend dem Punkt 26 "Renn-Abbruch" in Kraft.

25. Vorgangsweise bei Regen

- 25.1.** Wertung der Vorläufe: Unmittelbar nach jedem Vorlauf muss der RennleiterX entscheiden, ob es sich um einen "Trocken-" oder "Nass-" Lauf handelt. Dies muss sowohl auf der großen Anschlagtafel als auch in den Ergebnissen vermerkt werden. Als Richtwert dafür, dass ein Lauf als "Nass" gewertet wird gilt: Werden Rundenzeiten durch Regen bedingt um ca. 20% länger, so ist der Lauf als "nass" zu bezeichnen.
- 25.2.** Wenn alle Vorlaufgruppen mindestens einen Trockenlauf absolvieren konnten, werden alle Vorlaufserien zur Wertung herangezogen.
- 25.3.** Konnten nicht alle Vorlaufgruppen einen Trockenlauf absolvieren, dann werden nur die Nassläufe zur Wertung herangezogen.
- 25.4.** Wenn es Wetter und Zeit erlauben, so kann der RennleiterX jenen Gruppen, die überhaupt keinen Trockenlauf oder weniger Trockenläufe als die meisten anderen Gruppen fahren konnten, die Möglichkeit zum Absolvieren eines Trockenlaufes bieten, wenn die Bahn nach den Vorläufen aufgetrocknet ist. Jene Gruppen, die nachträglich einen Trockenlauf, der dann zur Wertung zählt, fahren konnten, wird ihr 1. Vorlauf (= Nass Lauf) gestrichen. Haben solcherart alle Gruppen einen Trockenlauf fahren können, so werden alle Vorläufe gewertet.
- 25.5.** Hinweis: einsetzender Regen, Regen im erträglichen Ausmaß oder eine nasse und Pfützen aufweisende Fahrbahn sind kein Grund das Rennen zu unterbrechen (siehe auch Pkt. 26.1).
- 25.6.** Regenregelung für EF8. Bei einsetzendem Regen während eines Laufes (Vorlauf oder Finale) wird der Lauf abgebrochen, wenn die durchschnittlichen Rundenzeiten aller Fahrer 10% langsamer sind. Dieser Lauf wird nicht gewertet. Wenn es die Zeit zulässt, kann dieser Lauf wiederholt werden.

26. Renn-Abbruch

26.1. Liegt eine Unfahrbarkeit der Bahn, ein Unwetter (äußerst starker Regen, Gewitter, Hagel, Schnee) oder ein Defekt der veranstaltungsrelevanten Einrichtung vor, muss ein Rennen vom RennleiterX unterbrochen werden. Es wird so lange unterbrochen, bis die Strecke trocken ist oder nachfolgende Richtlinie zutrifft.

Ein endgültiger Rennabbruch ist erst möglich wenn es die Zeit nicht mehr zulässt das Rennen ordnungsgemäß zu beenden (alle Läufe fertig zu fahren).

Richtlinien:

1. Einberufung eines Meetings durch den RennleiterX (alle KlubvertreterX und ein Vorstandsmitglied des austragenden Vereines, sowie ZeitnehmerX und RennleiterX)
2. Bestimmung bis zu welcher Zeit darf und kann gefahren werden (z.B.: 19, 20, 21 Uhr)
Ist gleich Wert A
3. Feststellung wie lange braucht man mindestens noch, um die ausstehenden Läufe zu absolvieren. **Ist gleich Wert B**
4. **Wert A – Wert B ergibt die Zeit** ab wann das Rennen abgebrochen werden kann bzw. muss.

Bei Abbruch ist lt. Reglement zu werten (siehe folgende Punkte). Kann das Rennen nicht begonnen werden, kann der Ersatztermin in Anspruch genommen werden, sofern dieser noch nicht vergeben wurde – andernfalls ist dieses Rennen ersatzlos zu streichen (gilt nicht als Streichresultat). Der Neustart des Rennens (=Start des nächstanfallenden Laufes) ist mindestens 15 Minuten vorher anzukündigen, um den Beteiligten eine angemessene Vorbereitungszeit einzuräumen.

26.2. Muss das Rennen während der Vorläufe abgebrochen werden, so wird das Rennen nicht gewertet (Ersatztermin kann beansprucht werden).

26.3. Wird ein Rennen nach Beendigung aller Vorläufe abgebrochen, wird die Vorlaufreihung zur Wertung herangezogen.

26.4. Wird das Rennen abgebrochen (unter Berücksichtigung der Punkte 26.5 u. 26.6), so werden nur jene Läufe zur Wertung herangezogen, die auch gewertet werden können. Die restlichen FahrerX (es handelt sich dabei um die vordersten Ränge) werden entsprechend ihrer Platzierung nach den Vorläufen gereiht (also der schnellste FahrerX nach den Vorläufen ist dann der GesamtsiegerX).

26.5. Erfolgt ein Rennabbruch vor Erreichen der ersten 7 Minuten eines Finallaufes, wird dieser Lauf nicht gewertet. (Siehe auch Punkt 22-Rennunterbrechung).

26.6. Erfolgt ein Rennabbruch erst nach 7 Minuten eines Finallaufes, wird dieser Lauf gewertet. (Siehe auch Punkt 22-Rennunterbrechung).

26.7. Erfolgt ein Rennabbruch eines Finallaufes erst nach $\frac{3}{4}$ der Laufdauer, wird dieser Lauf gewertet. (Siehe auch Punkt 22-Rennunterbrechung).

26.8. Zusatz für EF8

Abbruch während der Finalläufe:

Bei nur einer durchgeführten Finalserie wird die Vorlaufwertung herangezogen.

Nach der 2. Finalserie wird die schnellste Finalserie gewertet.

27. Gesamtwertung der Meisterschaft

- 27.1.** Die Anzahl der Läufe zur Österreichischen Meisterschaft (OM) in den einzelnen Klassen werden im Sektionsmeeting vereinbart, ebenso die Regelung über ein Streichresultat.
Ergebnis der Abstimmung für 2025

VF, EF8-G und 8GT: 4 Läufe, 1 Streicher

EF8-U: **Keine eigene ÖM 2025. Diese dürfen in der Klasse EF8-G teilnehmen sofern das Reglement EF8-G eingehalten wird (z.B.: Gewicht)**

1. VF-Lauf	St. Paul im Lavanttal/ LAMAC		31.5. + 1. Juni 2025
2. VF-Lauf	Aigen/Schlägl	/ MAV Aigen/Schlägl	12. + 13. Juli 2025
3. VF-Lauf	Kirchberg/Raab	/ MORAC	23. + 24. August 2025
4. VF-Lauf	Amstetten	/ MAC-Amstetten	27. + 28. September 2025
Ersatztermin:			4. + 5. September 2025

- 27.2.** Für jeden OM-Lauf werden Punkte nachfolgendem Schema vergeben:
Für das Endergebnis der Vorlaufreihung werden die Punkte der Tabelle-A mit den Punkten für das Endergebnis der Finalläufe Tabelle-B addiert.

Tabelle-A

1:30	6:19	11:9
2:27	7:17	12:7
3:25	8:15	13:5
4:23	9:13	14:3
5:21	10:11	15:1

ab Platz 16 erhält jeder TeilnehmerX einen Punkt.

Tabelle-B

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

ab Platz 50 erhält jeder TeilnehmerX einen Punkt.

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

- 27.3.** Bei Punktegleichheit in der Gesamtwertung der Österreichischen Meisterschaft ist jener FahrerX nach vorne zu reihen, der das bessere Einzelergebnis vorzuweisen hat. Führt auch dies noch zu keiner Entscheidung, so ist das Zweitbeste, drittbeste usw. Einzelergebnis (sofern vorhanden, auch Streichresultat!) für die Ermittlung der Platzierung heranzuziehen.

28. Siegerehrung

28.1. Der Veranstalter eines Meisterschaftslaufes stellt pro Klasse 3 Pokale zur Verfügung.

Für Jugendliche müssen ebenfalls Pokale zur Verfügung sein.

Pokale müssen der ÖM entsprechend groß und neu sein.

Aufgedruckt muss Veranstaltung, Jahr, Verein, Platzierung und Klasse sein.

Z.B.:

1. OM-Lauf 2025

Vereinsname

1. Platz / Klassenname

Klassennamen: VF 1:8 VF 1:10 Scale EF8G EF8U VF8GT EF8GT

28.2. Für die Meisterschaftsgesamtwertung stellt der ÖFMAV pro Klasse folgende Pokale je nach Anzahl der TeilnehmerX zur Verfügung.

Bis 10: 3 Pokale

Von 11 – 20: 5 Pokale

Ab 21: 10 Pokale

Sowie Pokale für die besten drei Jugendlichen je Klasse.

28.3. Es gibt auch noch in jeder Klasse eine Jahres-Klub-Wertung, die sich aus der Summe der eingefahrenen Punkte aller Vereinsmitglieder ergibt. Für diese Wertung werden die Pokale für den Vereinssieger ebenfalls vom ÖFMAV zur Verfügung gestellt.

28.4. Die Pokale müssen, mit der Platzierung, der Klasse, der Veranstaltung und dem Austragungsdatum (Jahreszahl ist ausreichend) beschriftet sein.

29. Strafen Katalog

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

Verwahrung

Stop & Go - Strafe

Disqualifikation für einen Lauf

Disqualifikation für das gesamte Rennen.

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

Sperre für X Rennen – unbedingt oder bedingt

Sperre für einen Zeitraum – unbedingt oder bedingt

Entzug der Lizenz – unbedingt oder bedingt.

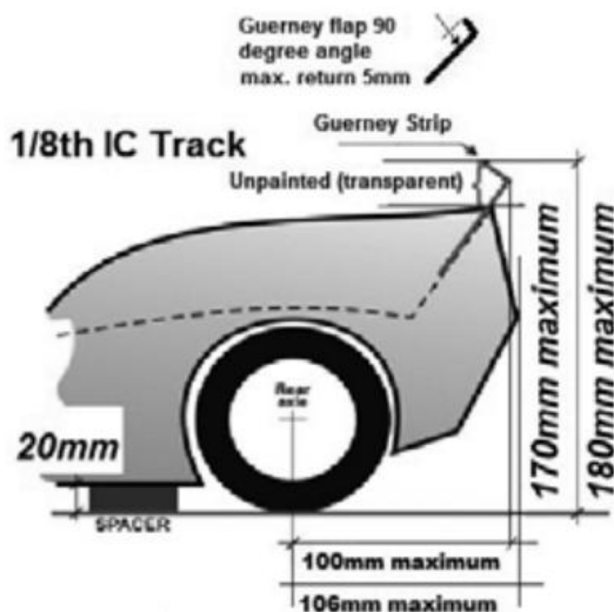
- 29.2.** Reglement-Verstöße, die unmittelbar vor oder während eines Laufes begangen werden und die vom Rennleiter geahndet werden, sind sofort, spätestens jedoch am Ende dieses Laufes zu verlautbaren und anschließend auf der Anschlagtafel zu vermerken. (Typisches Beispiel: Nichtausüben eines Streckenpostens oder Erscheinen als Streckenposten erst nach erfolgtem Start).

Das Ausmaß der Strafen ist in den nachstehenden Punkten festgehalten:

- 29.3.** Bei Tätlichkeiten oder Beleidigungen eines Fahrers oder dessen Mechanikers gegen eine andere Person. Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.4.** Bei unsportlichem, ungebührlichen oder den Modellauto Sport herabwürdigenden Verhalten. Disqualifikation für das gesamte Rennen.
- 29.5.** Nichtbeachtung der Schwarzen Flagge für max. 3 Runden. (sofortiges Beenden des Laufs für ein Fahrzeug kann vom Rennleiter mittels der Schwarzen Flagge angezeigt werden, oder durch eine verbale Schwarze Flagge ausgesprochen werden): Disqualifikation für das gesamte Rennen

30. Technische Spezifikationen 1:8

- 30.1.** Motor: Der Motor darf einen maximalen Hubraum von 3,50ccm aufweisen. Vergaser Einlassbohrung maximal 9,00mm. Ein homologierter Ansauggeräuschdämpfer (INS-BOX) muss verwendet werden. Bei Regenläufen ist eine INS-Box nicht verpflichtend vorgeschrieben.
- 30.2.** Tank: Tankinhalt inklusive Treibstoff-Schlauch und Filter bis zum Vergaseranschluss maximal 125,0ccm (Toleranz 1%, gerundet = +2,0ccm). Es dürfen keine losen Teile im Tank vorhanden sein.
- 30.3.** Fahrzeugabmessungen:
- 30.4.** Radstand (Radmitte Vorderrad bis Radmitte Hinterrad): 270-330mm. Maximale Breite: 267mm
- 30.5.** Reifen: Reifenbreite hinten maximal 64 mm. Die Reifen müssen schwarz sein, seitliche Beschriftungen sind erlaubt.
Ein Behandeln der Reifen mit „Schmiermitteln“, Haftvermittlern, etc. ist nicht erlaubt – Gentlemen Agreement!
- 30.6.** Felgen: Durchmesser maximal 54 mm. An der Felgenninnenseite darf ein Versteifungsring, max. 2 mm breit und 3 mm hoch (max. 60 mm Durchmesser) angebracht sein. Alle Befestigungsteile des Rades dürfen den äußeren Felgenrand nicht überragen.
- 30.7.** Das Fahrzeug muss mit einer Bremse und mit einer Kupplung ausgestattet sein, sodass das Fahrzeug bei laufendem Motor angehalten werden kann.
- 30.8.** Auspufftopf / Resonanzrohr: Es dürfen nur EFRA homologierte Schalldämpfer verwendet werden. Liste siehe EFRA-Reglement.
- 30.9.** Rammschutz: Die Front des Fahrzeuges muss mit einem Rammschutz (Mindestbreite 200 mm) ausgestattet sein, um Verletzungen zu verhindern, falls ein Teilnehmer oder Zuschauer vom Fahrzeug getroffen wird. Der Rammschutz muss aus flexiblem Material bestehen. Alle Ecken und Enden müssen abgerundet sein. Die Karosserie muss den vorderen Rammschutz überdecken.
- 30.10.** Falls ein Heck-Rammschutz vorhanden ist, muss dieser innerhalb 50mm hinter der Hinterachse enden.
- 30.11.** Karosserien: Alle Karosserien müssen EFRA homologiert sein. Die entsprechende EFRA-Nummer muss in der Karosserie eingeprägt sein und darf nicht weggeschnitten werden. Alle Karosserien aus der Prototypenserie, Sportcar- u. Canam-Serie, Gruppe C, sowie GT-P und GT-B Karosserien sind erlaubt (alle lt. Aktueller Liste EFRA). Als max. Karosseriehöhe gilt 170mm (gemessen von Bodenplatte - 20mm). Max. Höhe inkl. Abrisskante 180mm. Max. Karosseriebreite, gemessen an der Oberkante 267mm. An der Unterseite max. 277mm. Maximaler überstand der Karosserie, gemessen ab Mitte Hinterachse, 100mm, 110mm für 2WD Fahrzeuge.



Die Außenkante der Räder müssen in der Achsmittle von oben gesehen von der Karosserie abgedeckt sein. Die Karosseriebearbeitung nach der Hinterachse ist freigestellt. Ein zusätzlicher Heckflügel darf angebracht werden. Ein Frontflügel ist nur erlaubt, wenn das Original auch einen hat. Fahrerfiguren müssen sich farblich abheben.

30.12. Radausschnitte in der Karosserie müssen wie im Original ausgeschnitten werden.

30.13. Ausschnitte: Windschutzscheiben dürfen nicht ausgeschnitten oder ausgebohrt werden und müssen transparent sein. Seiten- und Heckscheiben dürfen ausgeschnitten, aber nicht ausgestellt werden. Alle Teile des Fahrzeuges müssen von der Karosserie überdeckt sein. Falls folgende Teile aus der Karosserie hinausragen, dürfen sie maximal + 10mm umlaufend ausgeschnitten werden: Kühlkopf, Luftfilter und Überrollbügel. Zusätzlich sind folgende Ausschnitte (max. Durchmesser) erlaubt: für Antenne 10mm, Schalter für den Empfänger-Akku 10mm, Glühkerzenstecker 20mm, Düsennadel 15mm. Die Öffnung zur Betankung und die Öffnung für das Auspuffrohr dürfen im angemessenen Rahmen ausgeschnitten werden.

30.14. Spoiler und Flügel:

Angeformte oder separate Abtriebshilfen dürfen maximal bis 45 Grad angestellt werden (Lineal angelegt). Die maximale Länge des Spoilers oder Heckflügels ist 77 mm (mit angelegtem Lineal schräg gemessen). Maximale Breite: 267mm. Maximale Höhe: 160mm, Maximaler Abstand hinter Hinterachse: 153mm. Mehrflächige Heckflügel sowie Frontflügel benötigen EFRA-Homologation und dürfen nur mit der dazugehörigen Karosserie verwendet werden.

Bei Verstoß: Disqualifikation für das gesamte Rennen

30.15. Treibstoff:

Es wird 16% NITRO im GEWICHT an Stelle von VOLUMEN sein. Dies bewirkt eine obligatorische Reduktion auf ca. 13 % NITRO in GEWICHT.

Die neue Dichte des Kraftstoffs darf nicht schwerer sein als 0,859 gr/cc bei 20°C.

Ein neues „Nitromax16“ Prüfgerät wird angeschafft.

Während einer OM-Veranstaltung werden von allen Teilnehmern gelegentlich und von den Erstplatzierten generell Kraftstoffproben und Gegenmuster gesammelt. Diese Proben werden fallweise in einem Labor auf Verwendung von zusätzlichen Substanzen geprüft. (bei 20°C).

30.16. Eine passive Datenaufzeichnung oder elektronische Fahrhilfen im Fahrzeug sind nicht erlaubt. Erlaubt ist jedoch ein im Fahrzeug verbautes, auf Empfängerrückmeldung (z.B. DSM-System) basierendes System, das eine permanente Informationsübertragung von ausschließlich Bordspannung und Motortemperatur zulässt.

30.17. Mindestgewicht:

4WD Fahrzeuge mit Personal-Transponder: 2350 Gramm

2WD Fahrzeuge mit Personal-Transponder: 2300 Gramm

Das Mindestgewicht gilt ohne Treibstoff und muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.

30.18. Überrollbügel: Der Überrollbügel darf maximal 30mm über die Motorkühlrippen herausragen.

30.19. Regenreifen: Bei der Verwendung von Regenreifen mit Verstärkungsring (Reifenschoner) an der Flanke, darf die Fahrzeugbreite nicht überschritten werden.

31. Technische Spezifikation VG 1:10 Scale 200mm

Grundsatz:

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

31.1. Karosserie:

Die Modell–Karosserie soll weitgehend dem Vorbild entsprechen (Scale Klasse). Es dürfen keine Teile des Fahrzeuges aus der Karosserie herausragen, ausgenommen das Auslassrohr des Auspuffs, die Antenne, der Kühlkopf und Luftfilter. Beim Beschneiden der Karosserie müssen die eingepprägten Linien beachtet werden, ansonsten gilt das Original als Richtlinie, wobei die hintere untere Kante der Karosserie nicht mehr als 50mm vom Boden ausgeschnitten sein darf (Messung: die Bodenplatte liegt auf einer 10mm Platte auf) Die vorderen Seitenscheiben und die Heckscheibe können teilweise oder vollständig ausgeschnitten werden, dürfen aber nicht ausgestellt werden. Die übrigen Scheibenflächen müssen transparent und unbeschnitten bleiben. Die Windschutzscheibe darf 1 Öffnung zur Kühlung des Motors besitzen, die in keiner Richtung größer als 60mm sein darf. Falls diese auch zur Betankung verwendet werden kann, ist keine weitere Tanköffnung vorzusehen. In der Windschutzscheibe darf nur zusätzlich die Antennendurchführung vorgenommen werden. Somit sind in Summe max. zwei Ausschnitte in der Windschutzscheibe erlaubt.

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

Für die Antennendurchführung:	max. 10,00mm Durchmesser
Für den Kühlkopf des Motors, so er herausragt:	max.+10,00mm umlaufend
Für die Düsenadel des Vergasers:	max. 10,00mm Durchmesser
Für den Kerzenstecker, bei innenliegendem Kühlkopf:	max. 20,00mm Durchmesser
Zur Betankung:	max. 50,00mm Durchmesser
Für den Auslas des Auspuffs:	angemessener Durchmesser
Für den Luftfilter, so er aus der Karosserie herausragt:	max. +10.00mm umlaufend

31.2. Spoiler (oder auch Flügel):

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

Maximale Abmessungen und Anstellwinkel:

Breite:	max. 200mm
Tiefe:	max. 55mm, inkl. Gurney Strip
Anstellwinkel (gem. über alle Kanten)	max.45°
seitliche Windleitfläche	max. 35x50mm (im gedachten Rechteck)
überstand zur Karosseriekante	max.10mm

31.3. Generelle Abmessungen Chassis / Karosserie

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

Chassis:

Radstand (Achsabstand Mitte Achsen): min. 230,00mm max. 270,00mm

Breiteüber Alles: min.170,00mm max. 200,00mm

Karosserie:

Breite über Alles: min. 175,00mm max. 205,00mm

Länge über Alles: min. 360,00mm max. 460,00mm

Höhe (höchste Stelle des Daches): min. 120,00mm max. 175,00mm

Felgen:

Felgenbreite hinten: max. 30,00mm

Felgenbreite vorne: max. 30,00mm

Felgendurchmesser (ohne Felgenhorn) min. 46,00mm max. 50,00mm

Felgen u. Reifen: Die Wahl des Reifenmaterials ist freigestellt. Bis auf die Aufschrift müssen Reifen schwarz sein. Schnellverschlüsse bzw. automatische Reifenwechselsysteme sind nicht erlaubt. Die Felgenbreite darf einer herstellerbezogenen Toleranz von +1,0mm unterliegen.

Ein Behandeln der Reifen mit „Schmiermitteln“, Haftvermittlern, etc. ist nicht erlaubt – Gentlemen Agreement!

31.4. Mindestgewicht:

Das Mindestgewicht beträgt mit Personal-Transponder 1.650 Gramm. Das Mindestgewicht des rennfertigen Fahrzeuges mit Karosserie, jedoch mit leerem Tank muss zu jeder Zeit des Rennens ohne Toleranz vorhanden sein.

31.5. Tank:

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

31.6. Antriebsart:

Die Wahl der Antriebsart, 2WD oder 4WD, ist freigestellt. Automatische Schaltgetriebe mit max. 2 Gängen sind zulässig.

31.7. Motor:

Zulässig sind luftgekühlte Zweitakt–Einzylinder–Hubkolbenmotoren mit max. 2,11ccm Hubraum. Heckschieber–Motoren sind nicht zugelassen. Die Laufbuchse darf nur über 3 Überströmkanäle und 1 Auslasskanal verfügen. Es dürfen zusätzlichen Löcher und Schlitze in der Laufbuchse vorhanden sein, diese dürfen jedoch von oben nicht sichtbar sein, wenn sich der Kolben am UT befindet. Im Kolben sind keine Öffnungen erlaubt außer die konstruktionsbedingten Bohrungen für die Aufhängung des Pleuels. Das Kolbenhemd darf im Bereich des Motordeckels vom Hersteller nur soweit hochgezogen werden, dass es diesen nicht berührt. Extrem einseitig gekürzte oder nachträglich veränderte

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

31.8. Vergaser:

Die Bauart des Vergasers (Dreh- / Schiebevergaser) ist freigestellt. Der lichte Querschnitt (freier Durchlass) darf höchstens 5,50mm betragen. Es ist eine EFRA konforme „INSBOX“ zu verwenden.

31.9. Schalldämpfer:

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

31.10. Treibstoff:

Es wird 16% NITRO im GEWICHT an Stelle von VOLUMEN sein. Dies bewirkt eine obligatorische Reduktion auf ca. 13 % NITRO in GEWICHT.

Die neue Dichte des Kraftstoffs darf nicht schwerer sein als 0,859 gr/cc bei 20°C.

Ein neues „Nitromax16“ Prüfgerät wird angeschafft.

Während einer OM-Veranstaltung werden von allen Teilnehmern gelegentlich und von den Erstplatzierten generell Kraftstoffproben und Gegenmuster gesammelt. Diese Proben werden fallweise in einem Labor auf Verwendung von zusätzlichen Substanzen geprüft. (bei 20°C).

31.11. Rammschutz:

Jedes Fahrzeug muss über einen wirksamen vorderen Rammschutz verfügen. Das hier zu verwendete Material muss flexibel sein und stoßabsorbierend wirken. Es darf nicht scharfkantig sein und nicht über die Karosserie hinausragen und muss der Karosseriekontur angepasst sein.

31.12. Bremse:

Jedes Fahrzeug muss über eine wirksame Bremse verfügen, die in der Lage ist, das Fahrzeug bis zum Stillstand abzubremsen und bei laufendem Motor stationär festzuhalten. Separate Vorrichtungen zum Abbremsen der Vorderräder sind nicht zugelassen.

31.13. Elektronische Hilfsmittel:

Eine passive Datenaufzeichnung oder elektronische Fahrhilfen im Fahrzeug sind nicht erlaubt. Erlaubt ist jedoch ein im Fahrzeug verbautes, auf Empfängerrückmeldung (z.B. DSM-System) basierendes System, das eine permanente Informationsübertragung von ausschließlich Bordspannung und Motortemperatur zulässt.

32. Reglement Elektro Flachbahn 1/8 (EF8)

Es sind 2 Kategorien definiert: **Gefedert** (EF8G) und **Ungefedert** (EF8U)

32.1. Elektrospezifische Ergänzungen:

32.1.1. Gruppeneinteilung: Abhängig von der Starterzahl sind die Starter der Kategorie gefedert und ungefedert in getrennte Gruppen einzuteilen. Sollte die Anzahl der Nennungen in einer Kategorie geringer als 5 sein, können die Gruppen auch zusammengefasst werden. Der weitere Ablauf hat als eine Kategorie zu erfolgen, aber im Endergebnis sind die Wertungen für Gefedert und Ungefedert wieder getrennt darzustellen.

32.2. Technische Spezifikationen 1:8 Elektro

32.2.1. ANTRIEB. Elektromotor – nur 1 Gang erlaubt

EF8 Gefedert	EF8 Ungefedert
Kein Motorlimit mit Sensor oder Sensorlos, handelsübliche Motoren mit 5mm Welle	Ausschließlich originaler Motor: Robitronic (Hobbywing) 4268 - 1900kv (sensorlos) Am Motor ist jegliche Veränderung untersagt

32.2.2. Akku:

EF8G	EF8U
LiPo max. 6s in Hardcase-Gehäusen, HV-LiPo mit höherer Ladespannung sind erlaubt.	LiPo max. 4s in Hardcase-Gehäusen, HV-LiPo mit höherer Ladespannung sind erlaubt.

32.2.3. Regler:

EF8G	EF8U
alle handelsüblichen Regler Setup: nur Vorwärts/Bremse	Ausschließlich originale Hobbywing Regler: XR8sct (HW30113301) oder MAX10sct (HW30102601) Setup: nur Vorwärts/Bremse Ein anderer (HighSpeed)-Lüfter kann aufgebaut werden. Die Verwendung des Hobbywing Kondensatormoduls (HW30840000) ist erlaubt – andere Veränderungen oder Zusatzmodule sind nicht erlaubt.

32.2.4. Die Bremse muss mit Regler- / Motorabstimmung funktionstüchtig einstellbar sein und darf durch die Bauart der Fahrzeuge nur auf die Hinterräder wirken. Ein Differential oder gebremste/gesperrte Vorderachse ist untersagt.

32.2.5. Ausschnitte: Lüfterausschnitte sind frei wählbar

32.2.6. Mindestgewicht: fahrfertig mit Akku und Personal-Transponder

EF8G-Fahrzeuge: 2400 Gramm

EF8U-Fahrzeuge: 2100 Gramm

32.2.7. Ergänzende Definitionen für EF8U Fahrzeuge:

Nicht erlaubt sind Einzelradaufhängung, Federn, Stoßdämpfer oder dämpferähnliche Elemente (Tubes).

Ein Masse-Dämpfer wird explizit erlaubt.

An der Vorderachse ist eine Pendelplatte mit 2 – 4 Befestigungspunkten am Chassis erlaubt. Sonst sind keine beweglichen Teile mit Ausnahme der Lenkung zur Radaufhängung erlaubt. Spur, Sturz können einstellbar sein, diese dürfen sich aber während der Fahrt nicht verändern.

2WD (Classic-Cars): an der Hinterachse sind Differential, Spur-, Sturz- und NachlaufEinstellmöglichkeit erlaubt

4WD (Pan-Car): die Hinterachse muss starr und gerade sein und die Lagerböcke fest mit der Chassisplatte verschraubt sein (keine T-Bar). Für den 4WD Antrieb ist nur ein Riemen erlaubt.

32.2.8. Reifenregelung für EF8U Fahrzeuge:

Einheitsreifen Marke UFRA / Härte 34/36Shore / Durchmesser 69/76mm

3 (oder 4 bzw. 5) Garnituren Reifen können auf die benötigten Durchmesser geschliffen werden und sind vor dem Rennen mit der technischen Abnahme zu kontrollieren und markieren. Die Verwendung anderer als der markierten Reifen ist untersagt. Schmieren oder -ähnliche Behandlung der Reifen oder ein Bearbeiten der Felgen ist verboten, der Versuch bzw. eine Verwendung von behandelten Reifen wird mit einer zumindest 3-jährigen Sperre zur Teilnahme an Veranstaltungen der Sektion geahndet. Die Anzahl der Reifen wird abhängig von der Rennstrecke / vom Verschleiß für jedes Rennen festgelegt.

32.2.9. Renndauer:

EF8G: 4 Minuten + letzte Runde

EFGU: 7 Minuten + letzte Runde