

Inhaltsverzeichnis

Vorstandsmitglieder der Sektion Large Scale	3
OFMAV-Reglement, allgemeiner Teil 2017	6
1 Zweck des OFMAV-Rennreglements	6
2 Allgemeines	6
3 Offizielle (Begriffsdefinition)	6
4 OFMAV STM – (Banner inkl. Sponsoren)	7
5 Anforderungen an die Teilnehmer	7
5.1 Haftung	7
5.2 Sicherheit	7
5.3 Teilnahme an OFMAV sanktionierten Rennen	8
5.4 Verhalten bei OFMAV sanktionierten Rennen	8
5.5 Nennung	8
5.6 Fernsteuerung / Senderdeponie	8
5.7 Technische Abnahme während eines OFMAV sanktionierten Rennens	8
6 Elektronische Fahrhilfen	9
7 Anforderungen an den Verein / Veranstalter	9
7.1 Haftung	9
7.2 Sicherheit	9
7.3 Veranstaltungsgelände	9
7.4 Ausschreibungen	10
7.5 Technische Abnahme während eines OFMAV sanktionierten Rennens	10
8 Zeitnahme	10
9 Fahrerbesprechung	11
10 Fernsteuerungen, Senderdeponie	12
11 Proteste	12
12 Teilnahme an internationalen Rennen (EFRA, IFMAR)	13
13 Gebühren für internationale Rennen (EFRA, IFMAR)	14
14 Bewerbungen für internationale Rennen (EFRA, IFMAR)	15
OFMAV Rennreglement Large Scale 2017	16
1 Allgemeines	16
1.7 Gebühren und Nenn gelder für Österr. Meisterschaft	16
2 Anforderungen an die Teilnehmer	17
2.1 Nennen	17
2.2 Fahrzeug	17
2.3 Sicherheit	17
2.4 Streckenposten	17
3 Anforderungen an den Verein / Veranstalter	18
3.1 Rennstrecken allgemein	18
3.2 Rennstrecken Off Road	18
3.3 Ausschreibungen	18
3.4 Startnummern	18
3.5 Sender und Senderdeponie	18
4 Offizielle und Funktionäre	18
4.1 Rennleiter / Schiedsrichter / Jury	18
4.2 Zeitnahme	19
4.3 Technische Abnahme	19

5	Strafen	19
6	Rennablauf	20
6.1	Gruppeneinteilung Vorläufe	20
6.2	Vorlauf-Rangliste On Road	20
6.3	Vorlauf-Rangliste Off Road	20
6.4	Einteilung in die Finalläufe, Wertung	21
6.5	Anzahl der Fahrer	21
6.6	Dauer der Rennen	21
6.7	Zeitplan österreichische Meisterschaft	21
7	Startvorgang	22
7.1	Vorlaufstarts	22
7.2	Finallaufstarts	22
7.3	Rennunterbrechungen	23
7.4	Regenregeln während der Qualifikation	24
7.5	Regenregeln während Finalläufe	24
7.6	Unfälle	24
8	Punkte für die Gesamtwertung der STM	25
9	Preise	25
10	Allgemeine Technische Beschreibungen	26
10.1	Motor	26
10.2	Treibstoff	27
10.3	Schalldämpfer und Geräuschreduktion	27
10.4	Auto	28
10.5	Reifen	28
	Spezielle technische Beschreibungen	29
11	Large Scale Formel	29
11.1	Abmessungen	29
11.2	Karosserie	29
11.3	Vorderer Spoiler	30
11.4	Heckflügel	30
11.5	Formel 1 Flügel	30
12	Tourenwagen 1:5	30
12.1	Abmessungen	30
12.2	Auto	30
12.3	Karosserie	31
12.4	Bodenfreiheit	31
12.5	Flügel / Spoiler	31
12.6	Bumper	31
13	Large Scale Off-Road Cars	32
13.1	Allgemeines	32
13.2	Chassis, Karosserie	32
13.3	Abmessungen	32
13.4	Heckflügel	32
13.5	Bumper	32
13.6	Räder und Reifen	32
	Termine der Österreichischen Meisterschaft Large Scale 2017	33
	Termine internationaler Large-Scale-Rennen	33
	Rennstrecken der Österreichischen Meisterschaft	34
	EFRA-Karosserieliste	38



Allgemeines Rennreglement 2017

1. **ZWECK des OFMAV - RENNREGLEMENTs**

- 1.1. Es soll helfen, Rennen mit funkferngesteuerten Automodellen reibungslos abzuwickeln und der Rennleitung klare Entscheidungen ermöglichen.
Alle Regeln sind so auszulegen, dass ein sportlich fairer Wettbewerb durchgeführt werden kann und jedem Teilnehmer möglichst gleiche Chancen geboten werden.
- 1.2. 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 jedoch muss 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 Organizer keine entsprechende Haftpflichtversicherung besitzt.
Österr 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 Vorstand erfolgen. Eine Verlegung ist nur bis 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, Geschäftsordnung oder Allgemeines Rennreglement verstoßen.

3.1. **Rennleitung**

Es gibt 1 Rennleiter und seine ev. vorhandenen Stellvertreter.

3.2. **Zeitnahme**

Sind der Zeitnehmer und seine ev. vorhandenen Stellvertreter.

3.3. **Event Manager**

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

3.4. **Technische Abnahme**

Besteht aus mind. 1 Person.

3.5. **Referee (Schiedsrichter)**

Besteht aus mind. 1 Person.

3.6. **Fahrervertreter**

Ist jeweils 1 Vertreter aller teilnehmenden Vereine.

3.7. **Jury**

Besteht aus dem Rennleiter + Fahrervertreter + ev. Event Manager.

3.8. **Direkte Abstimmung**

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

4. OFMAV Meisterschaft – (Banner inkl. Sponsoren)

- 4.1. Bei allen OFMAV-OM's müssen 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 sind 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“ zu senden.
- 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 (Email RED-RC: eoghain@redrc.net). Ist der Text nur auf Deutsch dann bitte nur an den OFMAV Obmann senden.
Der Text muss folgendes beinhalten:
- Art der Veranstaltung
 - Ort und Datum
 - Kurze Rennbeschreibung inkl. Gewinner
 - Fotos von den Erstplatzierten jeder Klasse mit OFMAV Banner inkl. Sponsoren im Hintergrund (hochauflösend)
 - Ergebnis der A-Finale jeder Klasse (Platz, Name, Verein, Punkte oder Gesamtzeit)

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 Mobil-Telefone 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 Batterien 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) Bewerbungen müssen eine gültige OFMAV Fahrerlizenz besitzen. Jeder nicht österreichische Staatsbürger kann ebenso Lizenzinhaber werden und erhält somit auch Punkte in der österreichischen Meisterschaft (Voraussetzung: zusätzliche Mitgliedschaft bei einem OFMAV Verein). Der Lizenzfahrer ist als Fahrer Haftpflicht- und als Streckenposten Unfallversichert.
- 5.3.2. Jeder Teilnehmer muss einen eigenen Personal Transponder verwenden (**My Laps ab RC2**). Er ist auch für die korrekte Montage und Funktion des Transponders, sowie dass auch die richtige Transpondernummer im Zeitnahmesystem hinterlegt ist, verantwortlich.
- 5.3.3. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, den Weisungen der Offiziellen der Veranstaltung und des OFMAVs 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 (Benutzung)
 - o Rauchverbot sektionsspezifisch
 - o Festes Schuhwerk sektionsspezifisch
 - o Tragen der Warnweste
 - 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 zuständigen 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. ANFORDERUNGEN an den VEREIN / VERANSTALTER

7.1. Haftung

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 des Rennkurses 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 Gefahr 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 (kein Autoverbandkasten), auf der Rennstrecke vorhanden sein 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 Fahrerlager und 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 vom Rennkurs und Fahrerlager trennen. Die Strecke muss von den Zusehern durch eine Absperrung, die von Modellautos nicht durchbrochen oder überwunden werden kann, getrennt sein.

- 7.3.4. Das Fahrerpodest muss für mindestens 10 Fahrer ausgelegt sein, wobei für jeden Fahrer mindestens 80 cm Platz vorgesehen sein muss. Die Tiefe des Standes soll mindestens 1,50 m betragen, die Höhe soll zwischen 2 m und 3 m über dem Boden sein. Der Zugang zum Stand muss aus einer festen Stiege mit einem Handlauf bestehen. Ein starkes Geländer oder eine Brüstung ist Vorschrift; die Höhe darf 1,00 Meter nicht unterschreiten.
- 7.3.5. Die Verwendung von individuellen Erhöhungen (Stockerln, Treppen, sonstiges) ist Fahrern mit einer Körpergröße unter 160 cm 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 den Rennkurs bietet. Der Abstand zwischen Vorderkante des Fahrerpodestes und dem nächstgelegenen Teil des Rennkurses soll zwischen 2 und 4 m betragen. Der weitest entfernte Punkt des Rennkurses sollte nicht mehr als 60 m von der Mitte des Fahrerpodestes entfernt sein (sektionsspezifisch).
- 7.3.7. Es muss ein überdachtes Fahrerlager vorhanden sein mit ausreichend Tischen und 230V Stromanschlüssen. Es sollte sich in der Nähe des Fahrerstandes befinden.
- 7.3.8. Zudem muss eine Kantine (Verpflegungsmöglichkeit) und Kompressor vorhanden sein.
- 7.3.9. Eine Senderdeponie kann vorgesehen werden und nahe - oder auf – dem Fahrerpodest liegen. Diese 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 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 zugängliche Toilette vorhanden sein. Wenn möglich sollte auch eine Waschmöglichkeit vorgesehen werden.
- 7.3.14. Im Boxenbereich soll, für die Mechaniker einsichtig, ein Monitor, der über die aktuellen Renndaten informiert, aufgestellt sein.
Für den Rennleiter soll an seinem Standort ebenfalls ein Monitor zur Verfügung stehen.

7.4. Ausschreibungen

Die Ausschreibungen müssen bis spätestens 28. Februar online auf der OFMAV HP veröffentlicht werden. Ausnahme sind Winterevents.

Sollten bis dahin die Namen der Offiziellen nicht bekannt sein, so werden die Felder nicht ausgefüllt. Jedoch bis 4 Wochen vor dem Event müssen die Offiziellen bekannt gegeben werden und die Ausschreibung muss erneut hochgeladen werden.

7.5. Technische Abnahme während eines OFMAV sanktionierten Rennens

- 7.5.1. Der Veranstalter hat für die technische Abnahme Räumlichkeiten und Personal zur Verfügung zu stellen

8. ZEITNAHME Verein

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

Derzeitiger Stand: **Decoder MyLaps (AMB) RC4 TranX3**

- 8.2. Alle OFMAV Rennen müssen mit dem Programm **RCM-Ultimate** (auf aktuellen 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 aufzuweisen.
- 8.4. PC + Monitor oder Laptop (siehe Mindestanforderung RC Timing), Drucker und ev. 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. Bei nicht OM Läufen kann der Zeitnehmer 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 Laufdauer) nach Aushang des Ergebnisses Zeit dem Rennleiter 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 15 bis 30 min 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. Grundsätzlich 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 Einstellungsarbeiten im Fahrerlager in Betrieb genommen werden, ausgeschlossen werden. Daher dürfen Sender durch die Fahrer selbstständig 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 jedes Laufes sofort in der Senderdeponie in abgeschaltetem Zustand abzugeben.
- 10.3.3. Die Sender werden erst wieder nach Beendigung des letzten Finales an die Fahrer ausgefolgt. Fahrer, die vorzeitig das Rennen verlassen wollen, können den abgeschalteten Sender mit Genehmigung des Rennleiters ausgefolgt bekommen.
- 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 25,- EURO beim Rennleiter einzubringen. Die schriftliche Begründung muss so abgefasst sein, dass der Protestgrund klar erkenntlich wird und eine Überprüfung des Vorfalles durch den Rennleiter möglich ist.
- 11.3. Der Protest muss der Rennleitung innerhalb von 10 Minuten 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 30 Minuten nach Entgegennahme des Protestes getroffen werden. Aus wichtigen Gründen kann diese Frist auf maximal 60 Minuten 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 10 Minuten vor deren Start entschieden sein. Andernfalls muss der Start verschoben werden, sodass 10 Minuten 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.



Large Scale Rennreglement 2017

1 **ALLGEMEINES**

- 1.1 Die Österreichische Meisterschaft (OM) Large Scale wird, mit einigen Ausnahmen, nach dem jeweils aktuell gültigen EFRA-Reglement gefahren. Diese Ausnahmen werden in den GV-Sektionssitzungen beschlossen. Es werden nur jene EFRA-Regeln ohne Antrag und mit Zustimmung bei der GV in das LS-Reglement übernommen, welche für die Österreichische Meisterschaft relevant sind.
- 1.2 Die OM wird international offen ausgetragen, wobei eine österreichische Vereinszugehörigkeit mit OFMAV-LS-Lizenz nachgewiesen werden muss. Der Nachweis einer gültigen Fahrerlizenz erfolgt durch eine aktuelle Liste auf der OFMAV-Homepage.
- 1.3 Die Rangliste der Österreichischen Meisterschaft vom Vorjahr wird für die Vergabe der Startnummern herangezogen.
- 1.4 Die Rangliste der OM wird für EM und WM im Nachfolgejahr als Qualifikation der zu besetzenden Startplätze herangezogen. Die Nennung eines Fahrers für die Teilnahme an einer EM oder WM muss bis 25. Oktober durch den jeweiligen Vereinsschritfführer an den LS-Sektionsschritfführer erfolgen.
- 1.5 Für jene Fahrer, welche bei der EFRA-AGM oder bei der Re-Allocation einen fixen Startplatz erhalten, hat der Verein das EM/WM-Nenngeld bis 15. Dez. an die Sektion zu bezahlen. Der nennende Club haftet für die Nennfelder der genannten Fahrer.
- 1.6 Teilnehmer an EFRA-Rennen müssen sich am EFRA-Reglement und Allgemeinen OFMAV-Reglement orientieren.
- 1.7 **GEBÜHREN und NENNGELDER für die Österreichische Meisterschaft:**
OFMAV-Fahrerlizenz Large Scale: € 25,-,
Lizenz-Anträge haben vom Verein bis 31. März auf der OFMAV-Homepage zu erfolgen. Dies ist derzeit nach Freischaltung ab ca. Mitte März möglich.
Gültigkeit der OFMAV-Lizenz dauert vom 1. April bis 31. März des Folgejahres.
Nenngeld für OM für Erwachsene: € 22,-, davon € 4,- an Sektion.
Nenngeld für OM für Jugendliche: € 12,-, ohne Anteil an Sektion.
(Jugendliche sind alle unter 17 Jahre am Stichtag 1. 1. des laufenden Jahres)
Doppelstarter zahlen für 2. Klasse: € 10,- Nenngeld, ohne Anteil an Sektion.
- 1.8 **EINZAHLUNGEN an die LS-Sektionskassa:**
Für bestellte LS- und EFRA-Lizenzen werden Zahlungsvorschreibungen verschickt. Für später einlangende LS-Lizenz-Anträge (ausgenommen Neuanmeldungen) wird eine Bearbeitungsgebühr von € 5,- pro Fahrer eingehoben.
Die OFMAV-Nenngeldanteile von OM-Läufen werden anhand der Ergebnislisten berechnet. Hierfür werden Zahlungsvorschreibungen verschickt.
Die Beträge für alle Einzahlungen sind innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt der Zahlungsvorschreibung zu überweisen. Erfolgt eine Mahnung wegen Fristversäumnis wird eine Mahngebühr von € 5,- eingehoben.

2 ANFORDERUNGEN an die TEILNEHMER

(siehe auch allg. Rennreglement)

2.1 NENNEN

- 2.1.1 Nennungen für Läufe zur Österreichischen Meisterschaft (OM) erfolgen über die OFMAV-Homepage. Nennungsschluss ist Montag vor dem Rennen.
- 2.1.2 Nenngelder sind clubweise gesammelt vom Fahrervertreter bis Samstag 16 Uhr dem Veranstalter zu übergeben. Der nennende Verein haftet für alle genannten Fahrer. Nenngeld ist schon fällig, wenn am Samstag ein reguläres Training möglich war.

2.2 FAHRZEUG

- 2.2.1 Bevor der Fahrer teilnehmen kann, muss er sein Fahrzeug zur technischen Überprüfung bringen. Für diesen Fahrer hat das Rennen nun offiziell begonnen.
- 2.2.2 Die Startnummern müssen gemäß den entsprechenden Zeichnungen aufgeklebt werden. In der Klasse „Formel“ sind 2 Startnummern auf den Seitenkästen anzubringen.
- 2.2.3 Es ist verboten ein Fahrzeug außerhalb der Bahn und der markierten Boxengasse zu betreiben.

2.3 SICHERHEIT

- 2.3.1 Alle Mechaniker und Streckenposten müssen während der einzelnen Läufe ab den Vorläufen Sicherheitswesten tragen.

2.4 STRECKENPOSTEN (für Large Scale Off Road)

- 2.4.1 Nur Fahrer, welche am Rennen teilnehmen, dürfen und müssen nach ihrem Vorlauf beim nächsten Vorlauf als Streckenposten fungieren. Beim ersten Vorlauf machen die Fahrer des letzten Vorlaufes die Streckenposten. Die Streckenposten (außer die „running-marshalls“) dürfen ihren Platz erst verlassen, wenn der nachfolgende Streckenposten eingetroffen ist. Keine weiteren Personen, ausgenommen Offizielle dürfen auf die Strecke, solange das Rennen im Gange ist.
- 2.4.2 Streckenposten müssen mindestens 16 Jahre alt sein. Falls nicht, müssen sie einen erfahrenen Ersatz stellen.
- 2.4.3 Fehlt ein Streckenposten oder ein geeigneter Vertreter (bei physischer Verhinderung des Fahrers), wird sein bester Vorlauf gestrichen. Im Falle eines Finallaufes wird er an die letzte Stelle seines entsprechenden Finallaufes gesetzt.
Definition für Fehlen eines Streckenpostens: Wenn er 30 sec. vor dem Start eines kontrolliertes Trainings, Vorlaufes oder Finales noch nicht auf seinem Platz ist.
Wird ein Vertreter gestellt, muss dies zuvor dem Rennleiter gemeldet werden. Während der Vertreter als Streckenposten fungiert, muss der Fahrer an einem geeigneten, vom Rennleiter bestimmten Platz (nicht in der Boxengasse) verweilen. Ansonsten gibt es die gleichen Sanktionen wie bei fehlenden Streckenposten.
- 2.4.4 Das Einteilen der Fahrer für Streckenposten für die Finalläufe obliegt dem Veranstalter. Vorzugsweise stellen große Teams die meisten Streckenposten, maximal 2, kleinere Teams 1 und ganz kleine Teams keinen (werden aber um Hilfe ersucht). Die Plätze für die Streckenposten werden den Vereinen zugeteilt. Die Vereinsvertreter haben dafür zu sorgen, dass diese Posten immer besetzt werden. Streckenposten dürfen nur Fahrer oder zugelassene Vertreter sein.
Alternative Systeme: Jeder Fahrer eines Finallaufes hat dafür zu sorgen, dass der Streckenposten-Platz entsprechend seiner Startnummer besetzt ist. Oder: Fahrer welche nicht ins nächste Subfinale oder Finale aufsteigen, machen Streckenposten im nächstfolgenden Finallauf, fehlende Streckenposten sind vom Veranstalter zu besetzen. Die Entscheidung trifft der Rennleiter zusammen mit Schiedsrichter und Veranstalter.

- 2.4.5 Der Veranstalter muss Ersatz für fehlende Streckenposten stellen.
- 2.5 Streckenposten sind bei **Large Scale On Road** Rennen nicht erlaubt. Die Mechaniker arbeiten als Streckenposten von der Boxengasse aus.
- 2.6 Streckenposten müssen sicheres und festes Schuhwerk tragen, keine Sandalen.

3 ANFORDERUNGEN an den VEREIN / VERANSTALTER (siehe auch allg. Rennreglement)

3.1 RENNSTRECKEN allgemein

- 3.1.1 Nicht permanente Rennstrecken dürfen **keinen** OM-Lauf durchführen.
- 3.1.2 Rennstrecken für Large Scale Rennen werden von Sektions-Offiziellen begutachtet in Hinblick auf Sicherheit für Fahrer, Mechaniker, Rennoffizielle und Zuschauer. Die Offiziellen haben die Befugnis, Verbesserungen vom Veranstalter zu verlangen, bevor das Rennen gestartet wird.
- 3.1.3 Die Boxengasse muss von der Strecke abgetrennt sein. Boxengasse Ein- und Ausfahrt müssen mindestens 1 m breit sein.

3.2 RENNSTRECKEN OFF ROAD

- 2.2.1 Strecken-Design und Abmessungen sind im EFRA-Reglement ersichtlich.
- 3.2.2 Start / Ziel
Es muss eine deutlich sichtbare Start/Ziel-Linie vorhanden sein. Die Zeitnahme-Schleife bei der Ziellinie muss so verlegt sein, dass sie von den Autos nicht beschädigt wird. Bei einem losen Streckenbelag kann die Start/Ziel-Linie auch an der Strecken-Begrenzung markiert werden.

3.3 AUSSCHREIBUNGEN (siehe allg. Rennreglement)

3.4 STARTNUMMERN

Empfohlenes Aussehen der LS-Startnummern:
Aufkleber: Weiß matt oder gelb 70 x 98 mm / Schrift schwarz
Schriftgröße: min. 80mm hoch
Die Startnummern müssen so verwendet werden, wie sie vom Veranstalter ausgegeben werden.

3.5 SENDER und SENDERDEPONIE (siehe allg. Rennreglement)

4 OFFIZIELLE und FUNKTIONÄRE

4.1 RENNLEITER / SCHIEDSRICHTER / JURY

- 4.1.1 Zusätzlich zum Rennleiter kann auch ein Schiedsrichter das Rennen überwachen.
- 4.1.2 Der Rennleiter entscheidet über die tatsächlich zulässige Anzahl an Mechaniker in der Boxengasse. Diese sind normalerweise begrenzt auf:
 - a) 1 Mechaniker bei den Vorläufen
 - b) 2 Mechaniker bei den FinalläufenSollte der Platz dies verbieten, kann die Anzahl reduziert werden.
- 4.1.3 Verwarnungen und Anordnungen werden vom Rennleiter / Schiedsrichter ausgesprochen. Dieser vermerkt das in einer Liste.
3 aufeinanderfolgende Verwarnungen führen zu einer Disqualifikation (schwarze Fahne). Anordnungen des Rennleiters / Schiedsrichters müssen sofort ausgeführt werden.
- 4.1.4 Die Verwarnungen und Anordnungen, die der Rennleiter / Schiedsrichter gibt, sind endgültig und nicht zu Besprechen. Sie werden auch anschließend mit niemand diskutiert. Unter keinen Umständen darf eine Anordnung des Rennleiters / Schiedsrichters zu einer Unterbrechung des Rennens führen.
- 4.1.5 Einsprüche gegen eine Rennleiter / Schiedsrichter Entscheidung müssen nach der Veranstaltung schriftlich an den Verbands-Schriftführer geschickt werden.

Der Verband ist nicht verpflichtet danach zu handeln, wird aber die Beschwerde auf jeden Fall prüfen, behandeln und beantworten.

4.1.6 Der Rennleiter muss auch das Training leiten.

4.1.7 Die Jury besteht aus Rennleiter und den Fahrervertretern mit je einer Stimme. Sie darf keine Regeln ändern oder ignorieren und auch keine eigenen Regeln einführen.

4.2 ZEITNAHME

4.2.1 Alle Läufe der Österr. Meisterschaft (OM) müssen entsprechend der Vorgaben im [Allgemeinen Rennreglement](#) gewertet werden.

4.2.2 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.

4.2.3 Jeder OM-Veranstalter muss die Lauf-Ergebnisse und die Gesamtwertung als pdf-Files unverzüglich auf die OFMAV-Homepage stellen.

4.2.4 Die Gesamtwertung (RCM Daten Export – Meisterschaftsdaten), für jede Klasse getrennt), und Ausdrucke als pdf-Files sind gleichzeitig an den nächsten Veranstalter weiterzuleiten. Der letzte OM-Veranstalter schickt diese Daten an die Sektion.

4.2.5 Die Zählschleife der Zeitnahme sollte auf der Strecke vor der Boxeneinfahrt verlegt sein.

4.3 TECHNISCHE ABNAHME (Kurzfassung)

4.3.1 Bevor ein Fahrer teilnehmen kann, hat der technische Inspektor vor dem Start des offiziellen Rennens den technischen Zustand des Fahrzeugs (nur ein Auto pro Fahrer und Klasse erlaubt), Motor, Schalldämpfer, Tank, Karosserie-Homologation, Abmessungen, Mindest- und Maximumgewicht, Fernsteuerung usw., zu überprüfen. Für diesen Fahrer hat das Rennen nun offiziell begonnen.

4.3.2 Die technische Inspektion muss immer die Kontrolle des Bumpers enthalten (keine scharfen Kanten erlaubt). Diese müssen so gestaltet sein, dass sie bei einem Unfall keine ernsthaften Verletzungen erzeugen.

4.3.3 Unter allen Umständen ist es die Verantwortung des Fahrers, dass während der ganzen Veranstaltung sein Fahrzeug dem Reglement entspricht. Wenn ein Auto als „illegal“ - während Vor- und Finalläufen - befunden wurde, ist sein Resultat ungültig und das Fahrzeug hat in der Technischen Abnahme zu verbleiben, bis das Resultat veröffentlicht und die Protestfrist vorüber ist.

4.3.4 Wenn ein Auto die Technische Abnahme nach einem Lauf nicht besteht, wird der Fahrer bei einem Qualifikationslauf disqualifiziert, bei einem Finallauf an die letzte Stelle dieses Laufes zurückversetzt. Unfallschäden müssen berücksichtigt werden.

5 STRAFEN

5.1 Zeitstrafen sollten als Stop and Go Strafe erfolgen, soweit möglich. Die Stop and Go Zeit bestimmt der Veranstalter in Abhängigkeit von der Steckenlänge und sollte bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden. Sollte sich kurz vor Rennende eine Stop und Go Strafe nicht mehr ausgehen, wird eine Zeitstrafe von 10 Sekunden (Large Scale: 1 Runde Abzug) verhängt. Es ist keinem „Offiziellen“ erlaubt, während der Veranstaltung, diese Zeit zu verändern.

5.2 Der Fahrer hat 3 Runden Zeit, zur Stop & Go Strafe hereinzukommen. 3 Stop and Go Strafen für ein Fahrzeug während eines Laufes führen zur Disqualifikation (schwarze Fahne).

5.3 Strafen – Zeit, Runden oder sogar Disqualifikation für:

5.3.1 Unsportliches Verhalten

- 5.3.2 Vorsätzliche Kurvenschneiden
- 5.3.3 Wiederaufnahme des Rennens an anderer Stelle als beim Verlassen der Strecke (nach Absterben des Motors erfolgt Wiederstart aus Boxengasse. 3 Hübe Startversuch neben der Strecke erlaubt).
- 5.3.4 Reparaturen am Auto außerhalb der Boxengasse auf der Strecke.
- 5.3.5 Wenn das Auto über die Ziellinie geschoben wird.
- 5.3.6 Nicht an die Boxen zurückkehren nach Rennende.
- 5.3.7 Fahren gegen die Fahrtrichtung zu irgendeiner Zeit.
- 5.3.8 Wenn Anordnungen der Rennoffiziellen missachtet werden.
- 5.3.9 Wenn gegen das Reglement verstoßen wird.
- 5.3.10 Wenn der Fahrer das gesamte Auto wechselt, aus welchem Grund auch immer.
- 5.3.11 Wenn der Fahrer nicht sofort nach Rennende den Sender in die Senderdeponie (sofern vorhanden) bringt.
- 5.3.12 Zeitstrafen oder Rundenabzug können im Falle eines Frühstarts verhängt werden. (Siehe Startvorgang)
- 5.3.13 Schlechtes Benehmen und Verhalten eines Fahrers oder seiner Angehörigen gegenüber einen anderen Teilnehmer während der gesamten Veranstaltung, welches dem Image des Sportes schadet, wird ein Fall einer nationalen oder Internationalen Sanktion.
- 5.3.14 Alle Verwarnungen und Strafen müssen im Ergebnis und auf der Anschlagtafel vermerkt werden (vorzugsweise in rot).

6. RENNABLAUF

6.1 GRUPPENEINTEILUNG VORLÄUFE

- 6.1.1 Die Gruppeneinteilung bei der Österreichischen Meisterschaft Large Scale erfolgt nach der aktuellen OM-Rangliste, beim 1. Lauf nach der Rangliste des Vorjahres. Die besten Fahrer der Rangliste werden in die letzte Vorlaufgruppe eingeteilt.

6.2 VORLAUF-RANGLISTE ON ROAD

- 6.2.1 Wenn alle Vorläufe vorbei sind, ergibt sich eine Vorlauf-Rangliste, wobei man das beste Resultat jedes Fahrers heranzieht.
- 6.2.2 Im Falle gleicher bester Ergebnisse mehrerer Fahrer in der Qualifikation wird das nächstbeste Ergebnis herangezogen.

6.3 VORLAUF-RANGLISTE OFF ROAD

QUALIFYING SYSTEM: In jedem Durchgang erhalten die Fahrer Punkte entsprechend der erreichten Runden und Zeiten. In jedem Durchgang wird an den schnellsten Fahrer das Maximum an Punkten vergeben. Dieses Maximum ist gleich der Anzahl der teilnehmenden Fahrer + 5. Der Zweitschnellste erhält das Maximum minus 2 Punkte. Der Drittschnellste erhält das Maximum minus 3 Punkte. Weiter Punkt um Punkt abwärts bis zum letzten Platz. Wenn ein Fahrer in einem Vorlauf keine komplette Runde gefahren ist, erhält er in diesem Durchgang keine Punkte. Falls in einem Durchgang 2 Fahrer das gleiche Ergebnis erreichten, erhalten sie die gleichen Punkte. Der nächstfolgende Fahrer erhält einen Punkt weniger. Bei Punktegleichheit in der Gesamt-Vorlaufwertung entscheidet das nächstbeste Punkte-Ergebnis für die Reihung. Ist dies in den nächstbesten Durchgängen nicht möglich, entscheidet das beste Ergebnis nach Runden und Zeit für die Platzierung. Bei 5 kompletten Durchgängen werden 3 gewertet. Bei 3 oder 4 kompletten Durchgängen werden 2 gewertet. Bei 1 oder 2 kompletten Durchgängen wird 1 gewertet.

6.4 EINTEILUNG in die FINALLÄUFE, WERTUNG:

- 6.4.1 Der „EFRA – Weihnachtsbaum“ wird verwendet.
Keine Direktqualifizierten für das Finale. Der Beste der Vorlaufangliste wird in das ½-Finale A eingeteilt, der Nächste in das ½-Finale B usw. abwechselnd in A und B. Je 7 Fahrer in jedem Unterfinale. Die letzten beiden (oder ein einzelnes letztes) Unterfinale werden mit bis zu 10 Fahrer aufgefüllt.
- 6.4.2 Allen Fahrern wird das Rennen in den diversen Unterfinalen ermöglicht.
- 6.4.3 Unterfinale: Die ersten 3 Fahrer jedes Unterfinales, steigen in das nächst höhere Finale auf.
Halbfinale: Die besten 5 Fahrer aus jedem Halbfinale steigen in das Finale auf.
- 6.4.4 Die Startaufstellung der Aufsteiger ins Finale richtet sich nach gefahrenen Runden und der Überzeit.
Bei verschiedenen Bedingungen (Regen) bekommt der erste aus dem Halbfinale A den Startplatz 1, der erste aus dem Halbfinale B somit 2 usw.
- 6.4.5 Im Falle gleicher Ergebnisse mehrerer Fahrer in einem Finale wird der Fahrer mit der höheren Startnummer in diesem Finale als der Schnellere gewertet.
- 6.4.6 Im Falle mehrerer gleicher Ergebnisse in einem Finale, wo die anderen Sortiermöglichkeiten nicht mehr ausreichen, erfolgt die Reihung nach dem Qualifikationsergebnis (z.B. mehrere Fahrer ohne Wertung in einem Finallauf).

6.5 ANZAHL der FAHRER:

- Vorlauf 10 - 15 Fahrer (15 nur bei TW 1:5), jeweils von der Bahn und Anlage abhängig.
- Unterfinale und Finale max. 10 Fahrer
- Finale F1 max. 15 Fahrer, sofern Fahrervertreter zustimmen.

6.6 DAUER der RENNEN:

- Freies Training: max. 8 Minuten
- Vorläufe: 10 Minuten (+ die letzte Runde + Überzeit), fliegender Start
- Subfinale: min. 15 Minuten, max. 20 Minuten ab 1/32 Finale aufwärts,
- Halbfinale TW: 30 Minuten (+ die letzte Runde + Überzeit).
- Halbfinale F1: 30 Minuten, ein einziger Tankstopp (+ letzte Rnd + Ü-zeit)
- Halbfinale Off Road: 20 Minuten (+ die letzte Runde + Überzeit).
- Finale TW und OR: 30 Minuten (+ die letzte Runde + Überzeit)
- Finale Formel 1: 30 Minuten, ein einziger Tankstopp (+ letzte Rnd + Ü-zeit)

6.7 ZEITPLAN für Österreichische Meisterschaft LS On-Road

Samstag

- 13:00 – 17:00 Uhr Training in Gruppeneinteilung je 10 min. mit 3 min. Wechselphase (ein anschließendes freies Training ist nach Rücksprache mit dem Veranstalter möglich)
- ab 15:00 Uhr technische Abnahme (auch früherer Beginn laut Ausschreibung möglich)
- 17:00 Uhr 1. Vorlauf

Sonntag

- ab 8:00 Uhr technische Abnahme
- 8:30 Uhr Gruppenfoto Teilnehmer
- 8:40 Uhr Fahrerbesprechung
- 9:00 Uhr Start der Vorläufe 2 + 3
- anschließend Finale Formel, falls ½-Finale erforderlich, dann Finale so früh wie möglich
- 1Stunde Mittagspause (Motorruhe)
- Start der Unterfinale TW
- Finale TW

7 **STARTVORGANG**

Die Fahrer müssen entsprechend ihrer Startnummer am Fahrerstand stehen, die Mechaniker entsprechend der Nummer ihres Fahrers darunter in der Boxengasse. Bei allen Finalen können die Fahrer, beginnend mit den Besten in der Gruppeneinteilung, ihre Position am Fahrerstand wählen. Der Mechaniker muss unter seinem Fahrer stehen, soweit dies möglich ist.

7.1 **VORLAUFSTARTS**

- 7.1.1 Fliegender Start bei Vorläufen. Keinen Stopp zwischen dem Aufwärmen und dem Start des Laufes. Nach der „Track is open / Strecke ist offen“ Ansage können die Autos auf die Strecke. Es folgen die Ansagen 2 min, 1 min, 30 sec und 10 sec bis zum Start. Ein Tonsignal und die Ansage „Time is running / Zeit läuft“ signalisiert den Start der Zeitnahme. Der Startzeitpunkt darf während dem Countdown nicht mehr korrigiert werden.
- 7.1.2 Jedes Auto löst seine eigene Zeitnahme beim ersten Überfahren der Zähl Schleife aus. Sobald das erste Auto zum zweiten Mal die Schleife passiert oder maximal nach 150% der Standard-Rundenzeit ab der Soll-Startzeit (Signal „time is running / Zeit läuft“) werden auch die Zeiten aller restlichen bis dahin noch nicht gestarteten Autos gestartet. (Diese 150%-Rundenzeit wird im RCM-Programm unter Veranstalter-Rennstrecken – Einzelstart eingegeben.)
- 7.1.3 Mindestens 3 Minuten Abstand zwischen den jeweiligen Vorläufen ist vorgeschrieben. Auch ist ein Minimum von 2 Minuten zwischen Erhalt des Senders und dem Start des Laufes vorgeschrieben.

7.2 **FINALLAUFSTARTS**

- 7.2.1 Startaufstellung für die Unterfinale und Finale, ist eine Formel 1 Aufstellung, abhängig vom Layout der Rennstrecke.
- 7.2.2 Für alle Finalläufe wird die Strecke 5 Minuten vor dem Start geöffnet. 2 Minuten vor dem Start werden alle Fahrzeuge in die Boxengasse gerufen. Nachtanken ist erlaubt.
- 7.2.3 45 Sekunden vor dem Start werden alle Fahrzeuge zur Startaufstellung aufgerufen. Alle Fahrzeuge verlassen die Boxengasse in Startreihenfolge und fahren um die Strecke zur jeweiligen Startposition. Der 10 Sekunden Countdown beginnt innerhalb von 5 Sekunden, nachdem alle Fahrzeuge in der korrekten Startaufstellung stehen.
- 7.2.4 Wenn der Starter das Feld zur Startlinie des Finales aufruft, ist das Auftanken des Fahrzeuges verboten.
- 7.2.5 Wenn ein Auto bei 30 Sekunden die Boxengasse noch nicht verlassen hat, muss es aus der Boxengasse starten, nachdem die anderen Fahrzeuge offiziell gestartet und vorbeigefahren sind. Der Rennleiter hat die Boxengasse daraufhin zu überwachen.
- 7.2.6 Von der 10. - 3. Sekunde wird Sekunde für Sekunde ein Countdown abgehalten. Bei 3 Sekunden vor dem Start endet die Ansage des Countdowns und das aktuelle Startsignal wird vom Starter innerhalb von 0 - 5 Sekunden gegeben. Wenn die Startaufstellung dem Starter nicht korrekt erscheint, kann er einen Neustart verfügen, mit einem neuerlichen Countdown.
- 7.2.7 Das offizielle Startsignal muss hörbar sein, mittels eines Hornes, bedient vom Zeitnehmer. Dieses Signal löst auch die Zeitnahme aus.
- 7.2.8 Frühstart (z.B. wenn ein Teil des Fahrzeuges die Startmarkierung berührt) wird bestraft mit 10 Sekunden bis zu einer Runde. Diese Strafe wird vom Starter oder der Zeitnahme verkündet und muss sofort nach dem Start bekannt gegeben werden. Die Strafe wird auf der Ergebnisliste vermerkt.
- 7.2.9 Unter keinen Umständen wird bei einem Frühstart das Rennen abgebrochen.

- 7.2.10 Der Starter darf das Rennen nur dann abbrechen, wenn die Startprozedur oder der Start als solches nicht korrekt war.
- 7.2.11 Verzögerter Start (time-out): Solange der Starter die Fahrzeuge nicht zur Startlinie gerufen hat, hat jeder Teilnehmer der Halbfinale und Finale, die Möglichkeit, eine Startverzögerung von 10 Minuten zu beantragen, um Reparaturen an seinem Auto durchzuführen. Diese Verzögerung kann nur einmal pro Halbfinale und Finale beantragt werden. Die Bahn ist offen, wenn es sich um ein mechanisches Problem handelt. Die Bahn ist gesperrt, wenn es sich um ein Frequenz- oder Senderproblem handelt. Im Falle eines Frequenzproblems dürfen die Mechaniker nur den Motor abstellen und die Fernsteuerung ausschalten, aber keine Reparaturen oder Reifenwechsel am Fahrzeug vornehmen.
Nach Ende des 10 Minuten time-out beginnt wieder die 5 Minuten-Startprozedur (7.2.2). (Tipp: Im RCM-Programm die time-out Zeit auf 15 Minuten einstellen.)
- 7.2.12 Der Fahrer, der die Startverzögerung – aus welchem Grund auch immer – beantragt (ausgenommen sind Frequenzfehler der Rennleitung), muss aus der Boxengasse starten, nachdem ihn das letzte Fahrzeug passiert hat
- 7.2.13 Wenn bei einer Veranstaltung die Transponderschleife vor der Boxenausfahrt liegt, startet ein Fahrer, welcher aus der Box starten sollte, vom Startplatz 11 aus (damit alle Autos in der Startrunde gezählt werden).
- 7.2.14 Wenn die Zeit vorüber ist, wird ein hörbares Signal gegeben. Ein Fahrzeug hat sein Rennen beendet, wenn es die Ziellinie nach dem Signal überquert hat. Das Fahrzeug muss sofort an die Box und darf keine anderen Fahrzeuge, die noch im Bewerb sind, behindern.
- 7.2.15 Im Zweifelsfall (auf der Ziellinie, wenn die Zeit abgelaufen ist), kann das Fahrzeug eine Runde mehr fahren und dann das Rennen beenden. Wann das Fahrzeug fertig ist oder nicht, wann die Zeit aus ist oder nicht, ist Sache der Zeitnahme und außerhalb jeder Diskussion.
- 7.2.16 Nach Erreichen der Boxengasse, muss der Motor sofort abgestellt, der Sender ausgeschaltet und dieser sofort in die Senderdeponie (sofern vorhanden) zurückgebracht werden.
- 7.2.17 Während der Aufwärmphase (Warm-Up) sowie auch während des gesamten Rennverlaufs ist ein vorsätzliches Stehen bleiben auf der Bahn verboten. Es wird mit einer 10 Sekunden Stop and Go Zeitstrafe nach dem Start des Rennens bestraft. Mehrfaches absichtliches Stehen bleiben wird mit sofortiger Disqualifikation bestraft.

7.3 RENNUNTERBRECHUNGEN

- 7.3.1 Im Falle einer Rennunterbrechung von mehr als 60 min, aus Gründen, welche der Organisation nicht anzulasten sind (Schlechtwetter mit Gefahr für alle Teilnehmer), entscheidet die Jury, ob die Veranstaltung fortgeführt wird oder nicht.
- 7.3.2 Sollte die geplante Anzahl Läufe nicht mehr möglich sein, wird nur mehr 1 kontrolliertes Training, das Minimum an Vorläufen sowie die Finale (welche Vorzug gegenüber weiteren Vorläufen haben) gefahren.
- 7.3.3 Im Falle einer Unterbrechung eines Vorlaufes, wird der ganze Vorlauf wiederholt.
- 7.3.4 Im Falle einer Unterbrechung eines Unterfinales oder Finales, wird folgende Vorgangsweise angewendet:
- A. Wenn weniger als 10 Minuten im Finale gefahren wurden, wird das komplette Finale wiederholt. Fahrzeuge dürfen repariert werden.
 - B. Wenn mehr als 10 Minuten im Finale gefahren wurden, wird dieses Resultat gesichert. Über die verbliebene Fahrzeit wird ein eigenes Rennen gefahren und die beiden Resultate addiert.
- Wenn der zweite Start – aus welchen Gründen auch immer – nicht mehr durchgeführt werden kann, zählt das Resultat des ersten Teiles.

- C. Wenn die Unterbrechung nach 75% der Renndistanz (oder mehr) stattfindet, sind die Ergebnisse endgültig.

Im Moment einer Rennunterbrechung müssen die Fahrzeuge an der Startlinie abgestellt werden unter der Kontrolle durch den Rennleiter. Motor und Fernsteuerung können ausgeschaltet werden. Reparaturen am Fahrzeug oder das Wechseln von Reifen sind verboten. Jeder Fahrer, der diese Vorschriften mißachtet, wird sofort disqualifiziert.

7.4 REGENREGELN während Qualifikation

- 7.4.1 Rennleiter und Schiedsrichter sind gemeinsam zuständig für die Entscheidung, ein Rennen wegen Regens zu stoppen.
- 7.4.2 Vorläufe sind generell als „NASS“ zu bezeichnen, wenn die durchschnittliche Rundenzeit aufgrund von Regen oder Schmutz auf der Bahn ca. 20% langsamer ist als auf trockener Bahn. Dies muss in den Ergebnislisten gekennzeichnet werden. Im Zweifelsfall entscheidet der Rennleiter (zusammen mit dem Schiedsrichter).
- 7.4.3 Wenn alle Fahrer mindestens einen trockenen Vorlauf hatten, werden alle Ergebnisse gewertet.
- 7.4.4 Wenn das Wetter und die Zeit es erlauben, kann der Rennleiter jenen Fahrern, die einen trockenen Lauf weniger hatten, einen Extralauf offerieren.
- 7.4.5 Wenn nicht alle Fahrer einen Trockenlauf hatten, werden nur die „Nasläufe“ in die Wertung genommen.
- 7.4.6 Wenn die Fortsetzung eines Laufes aus Wettergründen sinnlos erscheint, oder wenn anderen Fahrern die Chance auf einen trockenen Vorlauf ermöglicht wird, kann der Rennleiter, zusammen mit dem Schiedsrichter, den Vorlauf abrechnen oder einen ganzen Vorlauf stornieren.

7.5 REGENREGELN während Finalläufe

- 7.5.1 Bei verschiedenen Bedingungen (Regen) bekommt der erste Aufsteiger aus dem Halbfinale A den Startplatz 1 im Finale, der erste aus dem Halbfinale B somit 2 usw.
- 7.5.2 Im Falle von unterschiedlichen Wetterbedingungen während der Unterfinale, ist das Renn-Ergebnis wie folgt:
Platz 6 von Halbfinale A und
Platz 6 von Halbfinale B sind beide am 11. Platz und
Platz 7 von Halbfinale A und
Platz 7 von Halbfinale B sind beide am 13. Platz, usw.....
im Endklassement Ex aequo anzuführen.

7.6 UNFÄLLE

- 7.6.1 Eine „Gelbe Fahne“ Situation wird verhängt, wenn ein Unfall passiert. (Es muss ein gelbes Blinklicht in Verbindung mit einem hörbaren Signal sein, welches von den Schiedsrichtern und dem Rennleiter bedient wird.) Während der Gelbphase herrscht Überholverbot. Die Fahrzeuge müssen die Geschwindigkeit verringern, so dass sie sofort anhalten können.
Wenn diese Gelbphase mißachtet wird, wird das mit dem Abzug einer Runde im jeweiligen Lauf bestraft. Hinzu kommt eine offizielle Verwarnung. Das Rennen wird mit voller Geschwindigkeit fortgesetzt durch Anzeigen der „Grünen Fahne“ oder der Ansage "track is clear / Bahn ist frei". Flaggensignale haben für alle Fahrer sichtbar zu sein.

7.6.2 Mechanikern bei Large Scale On Road ist es erlaubt, die Bahn zu betreten, um das Fahrzeug ihres Fahrers zu bergen. Der Mechaniker darf neben der Fahrbahn den Motor starten (3 Hübe sind erlaubt), aber keine Reparatur am Fahrzeug vornehmen. Der Mechaniker darf den Fortlauf des Rennens und auch andere Fahrzeuge nicht behindern. Mechaniker oder Zuschauer, die von außerhalb der Boxenstraße die Bahn betreten um das Fahrzeug zu bergen, rufen damit eine Strafe für das betreffende Fahrzeug hervor. (Die Strafe kann als „Stop and Go“ oder eine Runde Abzug gegeben werden. Der Rennleiter informiert die Fahrer über die Art der Strafe). Wenn ein Auto durch einen Zuschauer geborgen wurde, sollte es dort stehen bleiben bis der Mechaniker es erreicht und berührt hat, um eine Strafe zu vermeiden.

8 **Punkte für die Gesamtwertung der Österr. Meisterschaft:**

Für das Endergebnis werden folgende Punkte vergeben:

1 : 50	11 : 35	21 : 25	31 : 15	41 : 5
2 : 47	12 : 34	22 : 24	32 : 14	42 : 4
3 : 45	13 : 33	23 : 23	33 : 13	43 : 3
4 : 44	14 : 32	24 : 22	34 : 12	44 : 2
5 : 43	15 : 31	25 : 21	35 : 11	45 : 1
6 : 42	16 : 30	26 : 20	36 : 10	
7 : 41	17 : 29	27 : 19	37 : 9	
8 : 40	18 : 28	28 : 18	38 : 8	
9 : 39	19 : 27	29 : 17	39 : 7	
10 : 38	20 : 26	30 : 16	40 : 6	

Ab Platz 46 erhält jeder Teilnehmer 1 Punkt.

Für die Vorlaufangliste werden folgende Punkte vergeben:

1 : 3	2 : 2	3 : 1
-------	-------	-------

Die erreichten Punkte aus beiden Tabellen werden addiert und für die Gesamtwertung herangezogen.

Bei Punktegleichheit in der Gesamtwertung der Österr. Meisterschaft ist jener Fahrer vor zu reihen, der das bessere Einzelergebnis vorzuweisen hat. Führt auch dies noch zu keiner Entscheidung, so ist das zweitbeste, drittbeste usw. Einzelergebnis (sofern vorhanden, auch Streichresultat!) für die Ermittlung der Platzierung heranzuziehen.

9 ALLGEMEINE TECHNISCHE BESCHREIBUNGEN

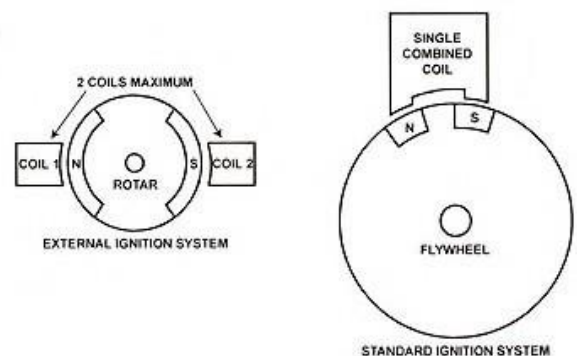
Für LS-Formel 1, Tourenwagen 1:5 und Off Road 1:6:

9.1 **MOTOR**

- 9.1.1 Nur ein markierter Motor ist erlaubt. Bei außergewöhnlichen Umständen kann der Rennleiter einen zweiten Motor erlauben, solange die Strecke nass ist. Der markierte Motor kann repariert oder überholt werden und Teile können ausgetauscht werden, ausgenommen der Zylinder. Wenn ein zweiter Motor oder ein ersetzter Zylinder verwendet wird, bleiben die Originale bis zum Ende der Veranstaltung bei der Rennleitung. Ein Fahrer, welcher den Motor getauscht hat, erhält automatisch eine Stop & Go Strafe in seinem ersten Finale, es sei denn der erste Motor/Zylinder ist offensichtlich irreparabel und außer Kontrolle des Fahrers in der technischen Abnahme. Jeder Fahrer darf maximal 2 Motore bei einer Veranstaltung verwenden.
- 9.1.2 Der Motor muss ein Einzylindermotor sein, 2 oder 4 Takt, max. 23 ccm, für Formel 1 und Off Road: max. 26 ccm, mit Seilzugstarter oder externen elektrischen Starter. Elektrische Starter dürfen nur in der Boxengasse verwendet werden. Auf keinen Fall dürfen sie auf der Rennstrecke verwendet werden. Es muss ein sicherer Schutz für die Schwungrad-Abdeckung vorhanden sein, damit das Schwungrad oder bewegliche Teile nicht berührt werden können.

9.1.3 Turbo- oder Kompressoraufladung, Benzineinspritzung sowie Wankel motore oder Drehschieber-Motore sind verboten.

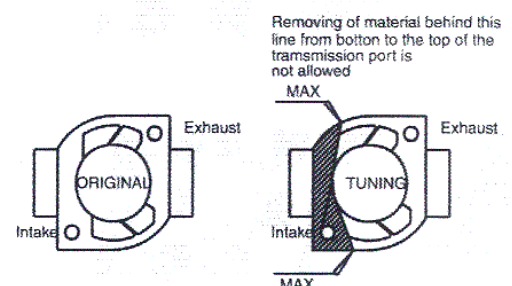
9.1.4 Der Zündzeitpunkt muss mechanisch fixiert sein, nur ein manuelles Adjustieren ist erlaubt. Das Schwungrad darf nur ein Paar magnetische Pole besitzen (d.h. einen Nord- und einen Südpol). Es dürfen maximal 2 Spulen verwendet werden (entweder eine einzige kombinierte LT und HT Spule mit dem Standard Zündungs-System, oder 2 LT Spulen mit dem externen Zündungs-System), welche mit dem Schwungrad arbeiten.



9.1.5 Batteriezündung ist verboten. Nur ein passives Zündungssystem, welches die Drehzahl als einzigen Parameter verwendet, ist erlaubt.

9.1.6 Überströmkanäle haben zum Kolben hin absolut offen zu sein.

Ein Entfernen von Material ist erlaubt, solange die Seitenwände der Überströmkanäle immer in Richtung der Zylinderbohrung weisen.



9.1.7 Der Zylinderblock muss aus einem Stück gegossen sein. Unabhängige oder eingeschobene Laufbuchsen sind verboten.

9.1.8 Maximal 4 Überströmkanäle sind erlaubt.

9.1.9 Der Motor muss luftgekühlt sein. Der Lüfter muss direkt von der Schwungradscheibe angetrieben werden.

9.1.10 Die Pleuellagerung muss geteilt sein, mit eingeschlossenem Pleuel. Einseitige Pleuellagerungen sind verboten.

9.1.11 Ein Luftfilter muss am Vergaser befestigt sein.

9.1.12 Maximaler Vergaserdurchlass ist 13 mm Durchmesser.

9.2 TREIBSTOFF

- 9.2.1 Nur Benzin, das an jeder handelsüblichen Tankstelle erhältlich ist, ist erlaubt. Spezieller Treibstoff wie Avgas, Renntreibstoff, usw. ist **strengstens verboten**. Einziger erlaubter Zusatz ist 2Takt Öl aus Massenproduktion.
Wird ein Treibstoff gefunden, der nicht dem Reglement entspricht, so wird der Fahrer sofort für die ganze Veranstaltung disqualifiziert und darf für das restliche laufende und das ganze nächste Jahr an keiner LS-OFMAV Veranstaltung teilnehmen.
Will ein Fahrer gegen diese Disqualifikation Protest einlegen, so ist dieser **schriftlich** und mit einer **Kautions von € 500,-** vorzulegen.
- 9.2.2 Nachtanken während eines Laufes ist für 1:5 Tourenwagen und Off Road Cars verboten. Nachtanken ist nur für Formel 1 im Halbfinale und Finale erlaubt.
Tanken und Nachtanken ist nur bei stehenden Motor und an den dafür freigegebenen Flächen (Boxengasse, Fahrerlager) erlaubt. Dies gilt für alle Klassen und während der gesamten Veranstaltung.
Sanktion: Sofortige Disqualifikation.

9.3 SCHALLDÄMPFER und GERÄUSCHREDUKTION

- 9.3.1 Maximales Auspuffgeräusch ist 81 dB (A), gemessen aus 10 Metern Entfernung, 1 Meter über der Bahn. Der Rennleiter hat das Recht eine andere Meßmethode (Benützung des EFRA NOICE-TRAP) zu wählen solange das Resultat gleich bleibt. Liegt der durchschnittliche Lärm über 10 oder mehr Runden mehr als 1dB (A) für On Road und mehr als 4dB (A) für Off Road über dem Limit, wird dem Fahrer das beste Vorlaufergebnis gestrichen. Überschreitet der Lärmpegel das Limit in einem Finallauf, wird dem Fahrer nach dem Lauf eine Runde abgezogen. Unter besonderen Umständen kann Nachsicht gewährt werden.
Beide, Rennleiter und Schiedsrichter können entscheiden, ob ein Fahrzeug, welches übermäßigen Lärm erzeugt, weiter am Rennen teilnehmen darf.
- 9.3.2 Der Auspuff muss einen Dreikammer-Schalldämpfer sein oder einen zweiten Schalldämpfer (im Falle eines Zweikammer-Auspuffes) haben. Alle drei Kammern müssen so gebaut sein, dass die Abgase diese durchlaufen und dabei zweimal die Richtung ändern um eine maximale Reduktion der Lautstärke zu erreichen. Die Konstruktion des zusätzlichen Dämpfers ist frei wählbar, aber mit beiden Systemen zusammen darf das maximale Geräusch des Fahrzeuges nicht mehr als 81 dB (A) betragen. Offene Auspuffe oder Rohre sind nicht erlaubt.
Keine einstellbaren oder bewegliche Teile sind in der Auspuffanlage erlaubt.
Maximaler Innendurchmesser der Auspuff Endrohröffnung ist 13 mm.
TW: Der gesamte Schalldämpfer muss sich innerhalb der Karosserie befinden, mit Ausnahme der Endrohröffnung, die allerdings nicht mehr als 10mm aus der Karosserie herausragen darf. Die Karosserie darf an dieser Stelle maximal 20 mm mehr ausgeschnitten werden als der Auslassdurchmesser.
LS-Formel: Die Endrohröffnung muss innerhalb der Karosseriesitenkästen und zum Boden gerichtet sein.
LS-Off-Road: Das Endrohr kann außerhalb der Karosserie liegen und muss nach hinten oder unten gerichtet sein und sich innerhalb der Fahrzeugabmessungen befinden.
- 9.3.3 Alle Fahrzeuge müssen mit einer Air-Box ausgestattet sein, um das Ansauggeräusch zu dämpfen. Die Air-Box muss den Ansaug-Luftstrom um mindestens 90 Grad umlenken und aus festen Material bestehen.
- 9.3.4 Ein Einstellen oder Aufwärmen von Motoren im Fahrerlager ist streng verboten. Dies ist nur an geschützten Tischen, welche vom Veranstalter beigestellt werden, und in der Boxengasse vor dem Fahrerturm erlaubt.

9.4 AUTO

- 9.4.1 Das Auto muss eine funktionierende Bremse haben, die das Fahrzeug anhält, während der Motor läuft.
- 9.4.2 Ein mechanisches Failsafe muss am Vergaser montiert sein, das den Vergaser im Falle einer Störung oder eines Bruches des Gasgestänges schließt.
- 9.4.3 Getriebe mit variabler Übersetzung sind verboten.
- 9.4.4 Nur 2WD-Fahrzeuge mit Hinterradantrieb sind erlaubt, in der Klasse Offroad 4WD nur Fahrzeuge mit Allradantrieb. Autos mit offenen Ketten- oder Zahnrad-Getrieben müssen einen Schutz haben (Off-Road).
- 9.4.5 Keine andere Funktion außer Lenkung und Gas-Bremse darf vom Fahrer durch die Fernsteuerung gesteuert werden. Jede andere elektronische (z.B. aktives ABS) oder hydraulische Systeme im Auto sind verboten, mit Ausnahme eines elektronischen Failsafe um das Fahrzeug bei einer Funkstörung über die hydraulische Bremse anzuhalten. Ein beweglicher oberer Formel 1 Heckflügel (DRS) kann zusammen mit der Gas – Bremse Funktion verwendet werden. Ein eigener Kanal zur Ansteuerung des DRS ist nicht erlaubt
- 9.4.6 Die Verwendung eines elektronischen Failsafe wird sehr empfohlen.
- 9.4.7 Der Zündungsausschalter muss an der originalen Stelle am Motor sein und das Fenster muss an dieser Seite ausgeschnitten sein. Die Position muss an der Karosserie mit einem E (Größe 20 mm) markiert sein. Um mehr Sicherheit zu erreichen, ist ein zweiter Ausschalter nahe dem Heckfenster erlaubt um einen leichteren Zugang zu ermöglichen. Dieser Ausschalter soll von heißen oder beweglichen Teilen entfernt sein.



9.5 REIFEN

Reifen müssen schwarz und aus Hohlkammer-Gummi sein. Moosgummi-Reifen sind nicht erlaubt. Sie müssen in einem Stück geformt sein. Das Profil ist frei wählbar. Das Behandeln der Reifen im Fahrerlager ist streng verboten. Falls die Reifen zu Hause behandelt werden, wird empfohlen, dass die chemischen Komponenten dieser Produkte harmlos für Menschen und Umwelt sind. Die Verantwortung bei der Verwendung von Reifenzusätzen liegt dabei beim Anwender und Hersteller. Oil of Wintergreen, Paragon und andere stark riechende Produkte sind verboten.

Achtung: In der Österreichischen Meisterschaft ist die Verwendung von behandelten Reifen nur bei Regen erlaubt!



SPEZIELLE TECHNISCHE BESCHREIBUNGEN

10 LARGE SCALE FORMEL

Es sind nur Formel 1 Autos erlaubt, die der FIA 2000/1 (oder jünger) F1 Regulation entsprechen. Karosserien müssen einem existierenden Vorbild dieser Regulation entsprechen. Die Farbgebung ist frei. Das Aussehen der sichtbaren Radaufhängung muß den Original F1 Autos entsprechen.

Alle Ausschnitte müssen auch im richtigen Auto vorhanden sein. Ausschnitte für Motor und Tank sind im Bereich der Tankkappe, des Seilzugstarters und der Vergasereinstellschraube erlaubt (z.B. Choker und Leerlaufschraube).

10.1 ABMESSUNGEN

Gewicht ohne Treibstoff min.: 10.000 g

Breite max.: 450 mm (inkl. Reifen)

Höhe max.: 250 mm

Radstand: 620 mm +/- 15 mm

Tankinhalt: max. 700ccm, inkl. Benzin-Filter, Leitungen
entfernbar Teile im Inneren sind verboten

Reifendurchmesser vorne: 142 mm +/- 5% = 134,9 – 149,1 mm

Reifendurchmesser hinten: 142 mm +/- 5% = 134,9 – 149,1 mm

Reifenbreite vorne: 60 mm min., 75 mm max.

Reifenbreite hinten 85 mm max.

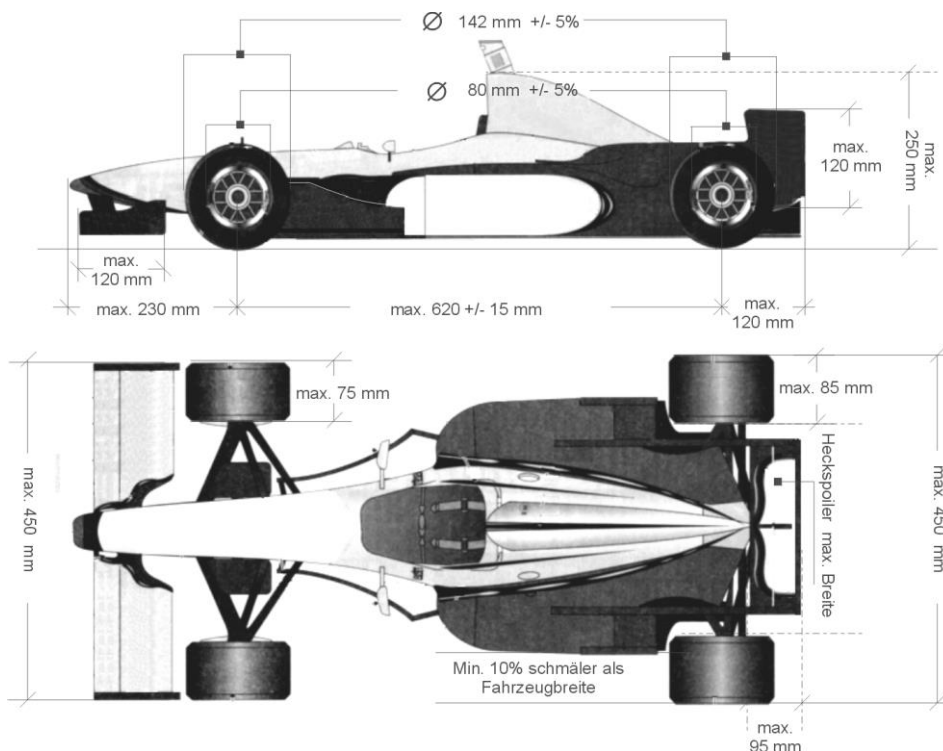
Hinterräder müssen mind. 5 mm breiter sein als Vorderräder

Felgenaußendurchmesser: 80 mm +/- 5 mm (Sichtseite),

Ø - Toleranzen müssen bei Felgen und Reifen den gleichen Wert haben.

Kein Mischen der +/- Werte erlaubt bei Felgen und Reifen.

Nach dem Rennen werden keine Reifen gemessen.



10.2 KAROSSERIE

Das Vorderteil des Autos darf die Mitte der Vorderräder nicht mehr als 230 mm überragen. Für die Heckteile und Diffuser gelten max. 120 mm Überhang.

Die Breite der Seitenkästen muss mindestens 10% weniger als die Gesamtbreite betragen und sie sollten nicht höher als die Reifen sein.

Es müssen 2 Startnummern auf den Seitenkästen aufgeklebt werden.

- 11.3 **VORDERER SPOILER** (Frontflügel)
max. Breite: 450 mm
max. Tiefe: 120 mm
Der vordere Spoiler muss derart an der Karosserie befestigt sein, dass er bei einem Zusammenstoß nach oben oder unten nachgibt.
- 10.4 **HECKFLÜGEL**
Der Heckflügel muss in einen Seitenprofilkasten von 95 x 120 mm passen. Die Anzahl der zusätzlichen Flügel innen ist frei wählbar. Der Heckflügel darf nicht breiter sein als der Platz zwischen den hinteren Reifen.
- 11.5 **FORMEL 1 FLÜGEL**
Front- und Heckflügel sind Bestandteil der Karosserie eines F1-Autos und müssen nach einer Beschädigung oder Verlust sofort repariert werden.
- 11 TOURENWAGEN 1:5**
Dies ist eine Serie, in welcher die 1:1 Touring Car Championship Series entsprechend FIA class 2 Super Touring Car, FIA Group N und Touring Cars Super 2000 wiedererkannt werden sollen.
Tourenwagen, welche in nationalen Rennserien (z.B. Australische V8 Supercars, CTCC, Deutsche Procar, Italienische Super Stars) gefahren werden, sind auch erlaubt. Der Heckflügel muss aber dem Reglementpunkt 12.5 entsprechen.
- 11.1 **ABMESSUNGEN**
Die Karosserie muss dem Maßstab 1:5 entsprechen, wobei folgende Toleranzen erlaubt sind:
- | | |
|------------------------------|--|
| Min. Gewicht ohne Treibstoff | 10.000 g |
| Max. Gewicht ohne Treibstoff | 12.000 g ohne Treibstoff |
| Länge | lt. Vorbild +/- 5% |
| Breite. | max. 395 mm |
| Höhe | lt. Vorbild +/- 5% |
| Tankinhalt.. | max.700 ccm, inklusive Leitungen mit allen Bauteilen |
| Felgendurchmesser | max. 107 mm |
| Gesamtdurchmesser Rad | max. 136 mm |
| Radbreite vorne | max. 75 mm (Felgen mit Reifen) |
| Radbreite hinten | max. 80 mm (Felgen mit Reifen) |
- 11.2 Alle 1:5 Autos müssen das Modell eines originalen Renntourenwagens sein, in allen Proportionen und Details. Wenn die erlaubten Toleranzen ausgenutzt werden, müssen sie in allen Abmessungen der gleichen Ansicht proportional sein (+ oder -). Ein Mischen von verschiedenen Autodesigns ist nicht erlaubt.
Die Mindestlänge eines Super-TW ist 4.200 mm. Das ergibt eine Mindestlänge von 798 mm im Maßstab, inklusive der erlaubten Maximaltoleranz. Alle zugelassenen Autos müssen im Original mindestens 4.200 mm lang sein.
Alle weltweit hergestellten und im Handel erhältlichen Karosserien, welche von einem originalen Tourenwagen Rennen abgeleitet sind, können erlaubt werden, sofern sie den oben angeführten Abmessungen entsprechen.
Die EFRA Homologationsnummer hat dauerhaft eingraviert oder einmodelliert zu sein, am Platz der hinteren Nummerntafel.
Die Startnummern müssen gemäß der Zeichnung aufgeklebt werden.

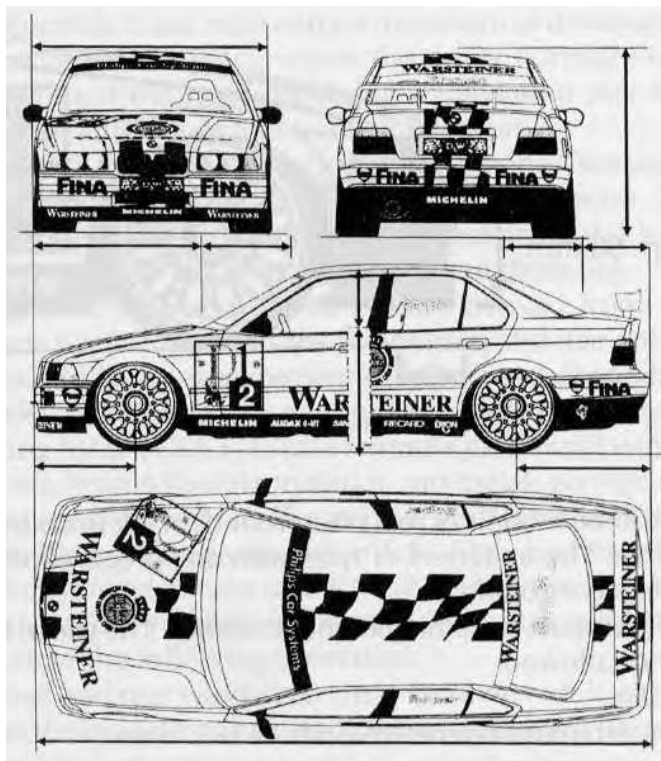
11.3 KAROSSERIE

Karosserien müssen der Beschreibung in Punkt 12.2 folgen. Sie müssen sorgfältig am Chassis befestigt sein. Die Räder müssen an der Außenseite von der Karosserie im Zentrum der Achse, von oben gesehen, überdeckt sein.

Es ist nicht erlaubt, die Windschutzscheibe auszuschneiden. Die Seitenscheiben und Heckfenster dürfen für Kühlzwecke ausgeschnitten werden. Es ist nicht erlaubt sie zu öffnen, indem man nur einige Löcher bohrt. Es ist weiters auch nicht erlaubt Luftkanäle in die Fenster zu modellieren, um Luft in den Innenraum zu leiten.

Die Karosserien müssen bemalt sein. Die Fenster müssen klar sein. Alle Teile des Autos müssen von der Karosserie bedeckt sein. Nur die Empfängerantenne darf herausragen. Alle Öffnungen in der Karosserie müssen dem Original entsprechen.

Es ist nicht erlaubt, die Karosserie dahingehend zu modifizieren, dass man über die markierten Schnittlinien hinaus ausschneidet. Auch das Aufweiten durch Erwärmen der Karosserie ist nicht gestattet.



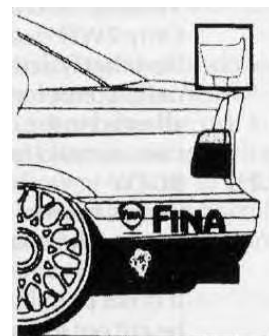
11.4 BODENFREIHEIT

Die Messung der Karosseriehöhe erfolgt bei einer Bodenfreiheit von 6 mm.

11.5 FLÜGEL / SPOILER

ein einfacher Heckflügel ist erlaubt, solange er die Frontansicht und die Länge des Fahrzeuges nicht überragt. Der Flügel muss in eine so genannte „Profilbox“ von 60 x 60 mm hineinpassen und darf das Ende des Autos nicht überragen.

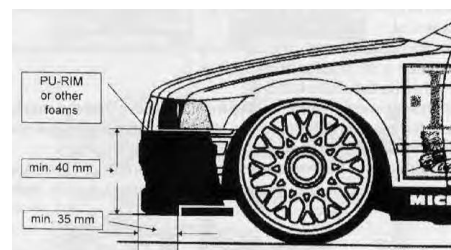
Bei nicht EFRA homologierten Karosserien (welche bei der OM verwendet werden dürfen) muss der original mitgelieferte Flügel verwendet werden (keine Kohlefaser-Flügel). Ein EFRA konformer Flügel ist aber immer erlaubt.



11.6 BUMPER (Aufprallschutz)

Ein Aufprallschutz muss am Chassis befestigt sein und muss die Vorderfront der Fahrzeug-Karosserie komplett ausfüllen. Mindesthöhe 40 mm, freier Überhang mind. 20 mm (EFRA: 40 mm). Das Material hat flexibel zu sein, wie „PU-RIM“ oder andere Schäume, die in der KFZ Industrie verwendet werden, um Energie zu absorbieren.

An keinem Punkt darf ein fester Teil zur Karosseriebefestigung mehr als 10 mm vorstehen.



12 LARGE SCALE OFF-ROAD CARS

Technische Erfordernisse für Large Scale Off Road Cars 2WD und 4WD.

12.1 ALLGEMEINES

Alle Autos müssen Large Scale sein.

Modifizierte oder Eigenbau-Autos sind erlaubt, sofern sie den technischen Regeln entsprechen.

12.2 CHASSIS, KAROSSERIE

Nur original Large Scale Lexan Karosserien sind erlaubt.

Die Karosserie muss vollständig bemalt sein, ausgenommen die Fenster.

Ein leichter Zugang zum Motorstopp ist erforderlich.

Das Chassis muss unten flach sein, keine Schrauben dürfen hervorstehen.

12.3 ABMESSUNGEN

Buggy 2WD und 4WD:

Min. Gewicht 10.000 g fahrfertig ohne Treibstoff

Länge max. 820 mm

Breite max. 480 mm bei voll eingefederter Radaufhängung

Höhe max. 360 mm bei voll eingefederter Radaufhängung

Tankinhalt 2WD max. 700 ccm, inklusive Leitungen mit allen Bauteilen

Tankinhalt 4WD max. 800 ccm, inklusive Leitungen mit allen Bauteilen

Short course trucks:

Min. Gewicht 14.000 g fahrfertig ohne Treibstoff

Länge min. 850 mm, max. 1000 mm

Breite min. 480 mm

Breite max. 530 mm bei voll eingefederter Radaufhängung

Höhe min. 300 mm

Höhe max. 350 mm bei voll eingefederter Radaufhängung

Radstand min. 600 mm, max. 650 mm

12.4 HECKFLÜGEL

Der Flügel muss aus flexiblen Material bestehen.

Größe 2WD: max. 300 x 140 mm, Überhang: max. 150 mm ab Mitte Hinterachse

Größe 4WD: max. 315 x 140 mm, Überhang: max. 230 mm ab Mitte Hinterachse

12.5 BUMPER (Aufprallschutz)

Alle Modelle müssen einen vorderen Bumper besitzen. Ein Heck-Bumper ist erlaubt, aber nicht erforderlich. Bumpers müssen aus einem flexiblen Material bestehen. Der Front-Bumper darf zwischen 100 und 220 mm breit sein. Der Heck- Bumper darf maximal 300 mm breit sein.

12.6 RÄDER und REIFEN

Felgendurchmesser max. 160 mm

Felgenbreite max. 75 mm

Reifendurchmesser max. 190 mm

Reifenbreite max. 85 mm

Nur Räder und Reifen, welche für Large Scale Off Road Zwecke hergestellt wurden, sind erlaubt. Sie müssen mindestens 4 Wochen vor der Veranstaltung im Handel erhältlich sein. Die Reifen müssen an jeden verkauft werden, der sie zu kaufen wünscht.



BODY- HOMOLOGATION LIST LARGE SCALE 1:5

EFRA Section Chairman Large Scale
 Ian Oddie
 7 Red Park Avenue
 Clitheroe, Lancashire,
 BB7 1EU
 Great Britain

EFRA Vice-Section Chairman 1:5
 Wolfgang Petermann
 Am Pfingsrtborn 13
 D – 61191 Rosbach v.d.H.
 Germany

No.	Type	Manufacturer	Country	Date	Category
5049/06	JAS Honda Accord WTCC05	Ferretti	I	14.04.13	Super 2000
5051/06	BMW 320si WTCC 06	Killam	USA	30.03.13	Super 2000
5052/06	BMW 320si WTCC 06	TRT-Technik	D	04.06.12	Super 2000
5053/06	Alfa Romeo 156 2.0 WTCC 06	FG	D	10.06.12	Super 2000
5056/07 am/(13)	Alfa Romeo 156 2.0 WTCC 07	GENIUS	I	14.04.13	Super 2000
5062/13	Toyota Avensis BTCC 11	A. Rossi	I	12.04.13	NGTC
5063/14	BMW M3 E92	TRT-Technik	D	15.06.14	Superstars
5064/14	BMW 320TC WTCC 13	RS 5	HU	19.01.14	Super 2000
5065/14	Alfa Romeo 156 2.0 ETCC 14	Large Scale Bodies	I	14.09.14	Super 2000
5066/15 am17	Chevrolet RML Cruze TC1 2014	Modelcargo Racing	NL	03.05.15	TC1
5067/15	Citroën Elysée WTCC 14	Large Scale Bodies	I	28.06.15	WTCC

Up-dated
 22. 03. 2017

am = aerodynamic modifications available

Abmessungen (Radstand, Länge, Breite, Höhe) von Original und 1:5 siehe EFRA-Reglement.