

Österr. FunkmodellAutoVerband

OFMAV SEKTION Large Scale M 1:4, 5, 6
Elektro + Verbrenner on road + off road

www.ls-chairmen-austria.org

JAHRESHANDBUCH 2022



rc-car-online.de

RC - Car - Shop HOBBYTHEK

47805 Krefeld, Nauenweg 55

Mo-Fr 9:00-18:00 Sa 9:00-13:00 Uhr

Tel. 0049 (0)2151-820200



SPEED
Engines **TEC**

Mecattech
Racing Components

UMC
TYRES
WORLD CHAMPION

TOUREX

LSI

ZENOAH

Smartech

Mielke
Modelltechnik



GRP
TYRES

Lightscale

SAMBA pipes
MODEL CARGO

hpi-racing

Ersatz- und Tuningteile Schnellversand!

Bis 15 Uhr bestellt - am gleichen Tag versandt!





Vorerst möchte ich dich und all diejenigen herzlich begrüßen die sich für die Large Scale Szene interessieren. Wir betreiben Modellrennsport in verschiedenen Klassen.

ON ROAD = auf Asphalt. Klassen: Formel 1:4, Tourenwagen 1:5, Trucks 1:6 und Elektro + Nitro Bikes 1:4, 1:5

OFF ROAD = auf Erde, Kies, Lehm, Wiese, Pflastersteine. Klassen: Buggy 1:6 / 2 und 4 WD, Short Course Truck

Als Sektions-Obmann, wünsche ich mir mehr Neuanmeldungen in unserer LS - Sektion.

Viele Starter, bei den Veranstaltern, schöne faire und unfallfreie Rennen auf jeder Rennstrecke mit vielen Besuchern.

Macht viel Werbung für euch selbst und für unseren **ModellAutoRennSport**.

Helft eurem Club beim Verteilen von Veranstalter-Plakaten oder andern Werbemittel, Rennkalender usw. die unters Volk gehören. Am eigenen PKW könnte man Werbung anbringen.

Mundpropaganda ist zwar noch die beste Werbung für den Rennsport, darum sprecht mit den Leuten darüber.

Wer nicht wirbt der stirbt, wollen wir sterben mit unseren geliebten Hobby, **NEIN, NEIN !**

Wir fahren Großmodelle und sollten auch zu den Großen zählen und dazu brauchen wir viele Rennfahrer die diesen Rennsport ausüben.

Wirb für deinen Club neue Fahrer an. Sie sollen zuerst fleißig trainieren und dann als Hobby-Fahrer wo mitfahren.

Nach eigenem Ermessen und Talent können sie dann bei allen Nationalen und Internationalen Rennen teilnehmen.

Club / Freundschaftsrennen und an der OFMAV Österr. Meisterschaft jährlich, EFRA Europameisterschaft jährlich, alle 2 Jahre IFMAR Weltmeisterschaft.

Dein Club meldet dich bei der OFMAV LS - Sektion an, damit bist du versichert und kannst alle Rennen fahren.



Österr. MEISTERSCHAFT 1. Lauf 30. / 01. MAI / MRC Frühwirth / SOLLENAU, NÖ / Klassen: F1 + TW

Die zuletzt neu eingetretenen Lizenz-Fahrer sollen keine Scheue zeigen und mitfahren bei der **ÖM 2022**

Es wird euch sicher gefallen.

Zur Erinnerung, so viele Fahrer sollen wieder dabei sein, wie einst!

Rückblick auf die **Ö-STM 2006**, da waren die meisten Teilnehmer.

Gesamt 54 Fahrer Klasse: TOURENWAGEN 13 Fahrer Klasse: FORMEL

Es wär schön diese Teilnehmerzahl wieder zu Erreichen!

61 Fahrer-Lizenzen wurden 2021 vergeben, ich hoffe wir können uns noch ein wenig steigern.

Bei diesen Veranstaltungen lernt man viel dazu. Die Anfänger fahren ja alle gemeinsam in einer Gruppe, keine Angst es fährt sich gut. Nur Mut.

Damit ein jedes Rennen zum Super-Rennen wird.


Vergesst bitte nicht auf den Spaßeffekt, denn der muss bei jedem Fahrer dabei sein und mitfahren.

Strengen wir uns gemeinsam an und machen tolle ÖM – Läufe.

2 Rennstrecken mit insgesamt 4 ÖM – Läufen 2022, die mit einem Streicher gefahren werden.

Jeder soll mit Freude und einem Lachen von jeder Rennstrecke nach Hause fahren können und sich freuen auf die nächsten Rennen.

Der 4.Lauf ist das **Finale der Meisterschaft**. Deses wird am **11. Sept. beim MRC Frühwirth / SOLLENAU, NÖ** gefahren. Auch da sollen noch alle dabei sein, auch wenn man nicht Ö-Meister werden kann.

Am **10.9.Samstags, 19 Uhr** gibt es für **jeden Racer ein 1/2 GRILLHENDERL + 1**  **oder ein Alkfreies Getränk.**

Bei der Siegerehrung wird unter den Fahrern die **3 x mitgefahren** sind bei der **ÖM** verschiedene **Waren-Preise verlost**

A Gaudi soll's sein für alle Beteiligten, der Rest fährt um die Jause, aber um eine GUTE!

Für 2020 hat ein jeder die Möglichkeit den begehrten **Österr.- Meisterschafts-Titel** sprich **Ö-MEISTER** anzupeilen.



ÖSTERR. MEISTER - TITELERUNG am 11. September 2022

Beim Club MRC Frühwirth / SOLLENAU, NÖ

Die besten ÖM-Fahrer werden nach dem Rennen geehrt.

Klasse Tourenwagen: Pokale für die ersten 10.

Klasse Formel: Pokale für die ersten 3, die restlichen Teilnehmer in dieser Klasse bekommen Medaillen.

Jugend bis 16 Jahre Pokale für die ersten 3 Jugendlichen, die restlichen Medaillen.

Ich freue mich auf deine Teilnahme und die Leute die bei deinen Rennen mit dabei sind, somit wünsche ich allen Neueinsteigern und den Alteingestiegenen OFMAV – LS Rennfahrern eine schöne und gute Renn-Saison 2022.



Ziel unserer Sektion ist, viele Erfolge bei Nat. und Internationalen Rennen zu haben, mit deiner Beteiligung.

DANKE, DANKE!!

Mit sportlich freundlichem Gruß

Ed Prochaska, LS- Sektionsobmann, OFMAV 



www.oefmav.at

Vorstandsmitglieder der Sektion *LARGE SCALE*

OBMANN

Ewald Prochaska

8010 Graz, Monsbergergasse 8
mobil: 0043-(0)664-5101306
e-mail: edpro@aon.at



KASSIER

Walter Wendler

8350 Fehring, Hohenbrugg 188
mobil: 0043-(0)664-1846387
e-mail: walter.wendler@gmx.at



SCHRIFTFÜHRER

Dip.-Ing. Herbert Martelanz

8020 Graz, Lendkai 77
tel.: 0043-(0)316-714230
e-mail: morac.graz@aon.at



Bankverbindung OFMAV LS

Bankverbindung: Raiffeisenbank Region Amstetten Egen
ÖFMAV-Sektion LS
IBAN: AT84 3202 5000 0012 2994
BIC: RLNWATWWAMS

Inhaltsverzeichnis

Vorstandsmitglieder der Sektion Large Scale	3
OFMAV-Reglement, allgemeiner Teil 2022	6
1 Zweck des OFMAV-Rennreglements	6
2 Allgemeines	6
3 Offizielle (Begriffsdefinition)	6
4 OFMAV Meisterschaft – (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 2022	16
1 Allgemeines	16
1.9 Gebühren und Nenngelder für Österr. Meisterschaft	17
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 Sender und Senderdeponie	18
3.5 Startnummern	18
4 Offizielle und Funktionäre	19
4.1 Rennleiter / Schiedsrichter / Jury	19
4.2 Zeitnahme	19
4.3 Technische Abnahme	19
5 Strafen	20

6	Rennablauf	21
6.1	Gruppeneinteilung Vorläufe	21
6.2	Vorlauf-Rangliste On Road	21
6.3	Vorlauf-Rangliste Off Road	21
6.4	Einteilung in die Finalläufe, Wertung	21
6.5	Anzahl der Fahrer	22
6.6	Dauer der Rennen	22
6.7	Zeitplan Österreichische Meisterschaft	22
7	Startvorgang, Rennen	22
7.1	Vorlaufstarts	23
7.2	Finallaufstarts	23
7.3	Laufende	24
7.4	Rennunterbrechungen	24
7.5	Regenregeln während der Qualifikation	25
7.6	Regenregeln während Finalläufe	25
7.7	Unfälle	25
8	Punkte für die Gesamtwertung der Österr. Meisterschaft	26
9	Preise	26
10	Allgemeine Technische Beschreibungen	27
10.1	Motor	27
10.2	Treibstoff	28
10.3	Schalldämpfer und Geräuschreduktion	28
10.4	Auto	29
10.5	Reifen	29
	Spezielle technische Beschreibungen	30
11	Large Scale Formel	30
11.1	Abmessungen	30
11.2	Karosserie	31
11.3	Vorderer Spoiler	31
11.4	Heckflügel	31
11.5	Formel 1 Flügel	31
12	Tourenwagen 1:5	32
12.1	Abmessungen	32
12.2	Auto	32
12.3	Karosserie	32
12.4	Bodenfreiheit	33
12.5	Flügel / Spoiler	33
12.6	Bumper	33
12.7	Elektro-Tourenwagen 1:5	33
13	Large Scale Off-Road Cars	34
13.1	Allgemeines	35
13.2	Chassis, Karosserie	34
13.3	Abmessungen	34
13.4	Heckflügel	34
13.5	Bumper	34
13.6	Räder und Reifen	34
	Termine der Österreichischen Meisterschaft Large Scale 2022	35
	Termine internationaler Large-Scale-Rennen	35
	Rennstrecken der Österreichischen Meisterschaft	36
	Startnummern 2022	39
	EFRA-Karosserieliste	43

Allgemeines Rennreglement 2022

Gültig ab 2020 ff

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 sollen die ausgegebenen Banner mit aufgedruckten Sponsoren entsprechend platziert werden.
Das kleinere Banner an der Vorderseite des Fahrerstandes und das größere Banner als Hintergrund bei der Siegerehrung (und Sachpreisverlosung).
Verantwortlich sind die Veranstalter (Kontrolle durch die Sektion).
- 4.2. Zusätzlich 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 4 Wochen vorher 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 2 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 V4.3**

- 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 dies mitzuteilen. Es muss eine plausible Erklärung (z.B. doppelte Rundenzeit) vorliegen um das Ergebnis zu korrigieren. Über eine endgültige Korrektur des Laufes haben die Rennleitung und die Zeitnahme zu entscheiden.
- 8.11. Sektion**
Der erste OM Veranstalter des Jahres erhält von der Sektion RCM-Exporte, welche die Ranglisten des Vorjahres und die aktuell gemeldeten Lizenzfahrer mit den neuen Startnummern enthalten. Oder Laptop seitens Sektion (sektionsspezifisch geregelt).

9. FAHRERBESPRECHUNG

- 9.1. Fahrerbesprechungen (mind. 1) müssen bei jedem OFMAV-Event durchgeführt werden.
Eine Fahrerbesprechung soll etwa 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. Hauptsächlich finden nur noch Sender mit „Spectrum Technologie“ im ISM-B Band Industrial/Scientific/Medical) meist unter Einsatz eines „Frequency Hopping Verfahren“ Verwendung. Eine gegenseitige Störung der Fahrer ist daher (bei Einhaltung des technischen Standards durch den Hersteller) auszuschließen. Es ist daher grundsätzlich nicht mehr erforderlich eine Senderdeponie einzurichten. Auch kann eine Störung durch Sender, welche zu Wartungs- und 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.

12. TEILNAHME an INTERNATIONALEN RENNEN (EFRA/IFMAR)

- 12.1. Bei Europa- und Weltmeisterschaften ist eine gültige OFMAV Lizenz erforderlich. Für EFRA Grand Prix, Europa- und Weltmeisterschaften sind zusätzliche bzw. abweichende Reglementpunkte dem EFRA bzw. IFMAR Reglements zu entnehmen.
- 12.2. Der Entsendungsmodus zu Europa- oder Weltmeisterschaften wird durch Beschlüsse der Sektionsmeetings festgelegt. Der OFMAV hat sich bei seiner Entscheidung an den Leistungen der einzelnen Fahrer zu orientieren.
 Bei EFRA Grand Prix und IR hat sich der Fahrer beim Veranstalter selbst zu nennen (first come first serve).
- 12.3. Den Wunsch einen Startplatz bei einer EURO oder WORLD im folgenden Jahr zu erhalten haben alle Interessenten über ihren OFMAV-Club beim zuständigen Sektionsvorstand (Beauftragten) bis spätestens 25. Oktober zu beantragen.
- 12.4. Jede Sektion hat ihre eigenen Kriterien für die Teilnahme an internationalen Events und jeder Interessent hat sich daran zu halten.
- 12.5. Ist es einem Fahrer aus beruflichen oder privaten Gründen nicht möglich die Bestimmungen der jeweiligen Qualifikation einzuhalten so besteht trotzdem die Möglichkeit einer Teilnahme, wenn gewisse Voraussetzungen gegeben sind.
 Diese sind z. B. internationale Erfolge des Fahrers oder entsprechende Platzierungen bei vorangegangenen EURO's und WORLD's (vorangegangene Euro Top 20 oder World Top 40), wobei auch die Reihung gegenüber den übrigen - für Österreich startenden - Teilnehmern zu berücksichtigen ist.
 In jedem Fall wird aber der zuständige Sektionsvorstand (sektionsübergreifend in Abstimmung mit dem OFMAV-Vorstand) über eine Teilnahme des betreffenden Fahrers entscheiden (dabei sind auch nationale – österreichische - Interessen zu berücksichtigen).
- 12.6. Jeder Teilnehmer bei internationalen Rennen (EM und WM) erhält, nach Absprache mit dem Sektionsvorstand, kostenlos und nach Bedarf die aktuelle „Team Austria“ Bekleidung. Diese ist bei der Opening Ceremony zwingend zu tragen.
- 12.7. Jene Fahrer, welche bei der EFRA-AGM oder bei der Re-Allocation einen fixen Startplatz erhalten, haben die Gebühren an ihren OFMAV-Verein zu bezahlen und dieser wiederum an das jeweilige Sektionskonto zu überweisen.
 EM-Teilnehmer müssen ihre Daten auf der EFRA-Homepage eingeben bis maximal 40 Tage vor der EM (WM: 60 Tage), damit der Startplatz nicht verloren geht.
 Die Freigabe der Fahrer zum Event erfolgt durch den jeweiligen Sektionsobmann bzw. OFMAV-Obmann auf der EFRA-Homepage.
 Eine Rückerstattung des Nenngeldes, bei Verhinderung oder nicht Antritt, ist ausgeschlossen. Ausnahme der Fahrer findet einen Ersatzfahrer.
- 12.8. Der Verein haftet für das Nenngeld gegenüber dem OFMAV.
- 12.9. Eventuelle Refundierungen bzw. Förderungen sind sektionsspezifisch geregelt

13. GEBÜHREN für INTERNATIONALE RENNEN (EFRA, IFMAR)

- 13.1. Alle internationalen Nenngelder und Beiträge werden jährlich vom OFMAV DV überprüft und ggf. angepasst.
- 13.2. Alle Gebühren für EFRA-Rennen sind in den jährlich erscheinenden EFRA-Rules enthalten und brauchen derzeit nicht gesondert besprochen werden.
- Nenngeld Europameisterschaft 1 Klasse pro Event € 120,-
 - Nenngeld Europameisterschaft 2 Klassen pro Event € 170,-
 - Nenngeld Grand Prix pro Klasse max. € 50,-
- Die Reallocation kostet um 50% mehr!!
- 13.3. Die IFMAR-WORLD's jedoch sind über die EFRA zu bezahlen und werden in USD verrechnet. Da der Umrechnungskurs schwankt und auch die Bankspesen differieren wird der OFMAV Pauschalbeträge in EUR vorschreiben, welche vor jeder OFMAV-GV überprüft und - wenn erforderlich - angeglichen werden.
In diesen Beträgen sind auch die obligatorischen Bankettkosten beinhaltet.
- 13.4. Für 2020 ff sind für Verbrenner-WORLD's folgende Beträge relevant:
- **WORLD IC TRACK TC 1:10**
 - **WORLD IC TRACK TC 1:8**
 - **WORLD IC OFFROAD BUGGY 1:8**
 - **WORLD IC LARGE SCALE 1:5**
- OFMAV-WORLD's-Verbrenner-Nenngeld pro Starter € 220,-**
- 13.5. Für 2020 ff sind für Elektro-WORLD's folgende Beträge relevant:
- **WORLD's electric track 1:12 und 1:10**
 - **WORLD's electric buggy 2WD und 4WD**
- OFMAV-WORLD's-Elektro-Nenngeld pro Starter 1 Klasse € 195,-**
OFMAV-WORLD's-Elektro-Nenngeld pro Starter 2 Klassen € 250,-
- 13.6. Wenn von der EFRA Zuschläge verlangt werden, werden diese automatisch an den Teilnehmer weiterverrechnet (über die jeweilige Sektion).
- 13.7. Bei Verbrenner kann der Sprit zusätzlich über das Nenngeld verrechnet werden (ist landesabhängig). Dieser Betrag wird ebenso an die Teilnehmer weiterverrechnet (über die jeweilige Sektion).
- 13.8. Bei Elektro und Verbrenner können die Reifensätze zusätzlich über das Nenngeld verrechnet werden (ist landesabhängig). Dieser Betrag wird ebenso an die Teilnehmer weiterverrechnet (über die jeweilige Sektion).
- 13.9. Diese Zahlen ersetzen alle bisherigen Beträge bei den Sektionen.
- 13.10. Die Beträge sind von jedem Teilnehmer über seinen Verein zu bezahlen, ob es Refundierungen bzw. Förderungen gibt, kann jede Sektion selbst entscheiden.

14. **BEWERBUNGEN für INTERNATIONALE RENNEN (EFRA, IFMAR)**

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





Large Scale Rennreglement 2022

1 ALLGEMEINES

- 1.1 Die Österreichische Meisterschaft (OM) Large Scale wird nach dem jeweils aktuell gültigen EFRA-Reglement gefahren. Allfällige 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 EFRA-Klasse Elektro-TW 1:5 wird ab 3 Teilnehmer ausgetragen.
- 1.3 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.
- 1.4 Es werden 4 OM-Läufe pro Jahr mit einem Streichresultat ausgetragen. Sollten weniger OM-Läufe stattfinden, gibt es kein Streichresultat. Die Vergabe der OM-Läufe erfolgt in Form eines „Radls“. Beginnend mit der Saison 2019 wurde die Reihung der Veranstalter / Strecken (derzeit 6) wie folgt festgelegt:
1. Kirchberg/Raab (MORAC-Graz)
 2. Unterpremstätten (MACG Steiermark)
 3. Amstetten (MAC Amstetten)
 4. Sollenau (MRC-Frühwirth)
 5. Salzburg-Nussdorf (SFMAV)
 6. 1. MRC Wr. Neustadt (Strecke offen)
- Neu hinzukommende Rennstrecken werden unten angereiht.
Die Reihung ist als Endlosschleife zu betrachten (1-2-3-4-5-6-1-2-...).
- Die Vergabe von OM-Läufen (max. 4) an Veranstalter erfolgt in der Reihenfolge dieser Liste anhand der eingelangten Anträge auf OM-Läufe. In der Saison 2019 beginnt die Auswahl der Strecken bei 1. Kirchberg (MORAC-Graz). In den Folgejahren beginnt die Auswahl der Strecken jeweils um **2** Strecken weiter unten. Die Vergabe für die Saison **2023** beginnt daher bei Amstetten (MAC Amstetten). Termine / Orte der OM-Läufe werden unabhängig von der Vergabe abgestimmt.
- 1.5 Die Rangliste der Österreichischen Meisterschaft vom Vorjahr wird für die Vergabe der Startnummern herangezogen.
- 1.6 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 Vereinsvorstand an den LS-Sektionsschifführer erfolgen.
- 1.7 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 Nennelder der genannten Fahrer. Bis zum 15. Jänner ist eine Rücknahme der Nennung möglich.
- 1.8 Teilnehmer an EFRA-Rennen müssen sich am EFRA-Reglement und Allgemeinen OFMAV-Reglement orientieren.

1.9 **GEBÜHREN und NENNGELDER für die Österreichische Meisterschaft:**

OFMAV-Fahrerlizenz Large Scale: € 30,-.

Lizenz-Anträge haben vom Verein bis 31. März auf der OFMAV-Homepage zu erfolgen.

Gültigkeit der OFMAV-Lizenz dauert vom 1. November bis 31. Oktober.

Nenngeld für OM für Erwachsene: € 30,-, davon € 10,- an Sektion.

Nenngeld für OM für Jugendliche: € 20,-, ohne Anteil an Sektion.

(Jugendliche sind alle unter 16 Jahre am Stichtag 1. 1. des laufenden Jahres)

Doppelstarter zahlen für 2. Klasse: € 15,- Nenngeld, davon € 5,- an Sektion.

Rennleiter erhält € 150,- pro OM-Lauf, bezahlt vor Ort vom Veranstalter. Wird mit Nenngeldabgabe von LS-Sektion gegenverrechnet.

1.10 **EINZAHLUNGEN an die LS-Sektionskassa:**

Für bestellte LS-Lizenzen werden Zahlungsvorschreibungen verschickt. Für LS-Lizenz-Anträge nach dem 31. März (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 Nenn gelder sind clubweise gesammelt vom Fahrervertreter bis Samstag 16 Uhr dem Veranstalter zu übergeben. Der nennende Verein haftet für alle genannten Fahrer. Nenn geld ist schon fällig, wenn am Samstag ein reguläres Training möglich war.

2.2 **FAHRZEUG**

2.2.1 Bevor der Fahrer am Rennen (ab den Vorläufen) 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.

2.2.4 Nur ein Fahrzeug pro Klasse und Fahrer ist erlaubt.

2.3 **SICHERHEIT**

2.3.1 Alle Mechaniker und Streckenposten müssen während der einzelnen Läufe ab den Vorläufen Sicherheitswesten und festes Schuhwerk tragen, keine Sandalen.

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 am Platz ihrer Startnummern. 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 und dem Rennleiter bekannt geben.
- 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 wird jeder Streckenpostenplatz einem Verein (Land) zugeteilt. Große Teams stellen die meisten Streckenposten, maximal 2, kleinere Teams 1 und ganz kleine Teams keinen (werden aber um Hilfe ersucht). 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.

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

- 3.2.1 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 SENDER und SENDERDEPONIE (siehe allg. Rennreglement)

3.5 STARTNUMMERN

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

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 Finalläufen
Sollte 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-Schifführer 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 ab Samstag 13.00 Uhr und Sonntag ganztägig das Training und das Rennen leiten. Er erhält dafür von der LS-Sektion eine Vergütung von € 150,- pro OM-Lauf
- 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](#) und im LS-Reglement 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 am Rennen 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 Der Rennleiter kann nach jedem Lauf Fahrzeuge bestimmen, welche zur technischen Abnahme müssen
- 4.3.5 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 ignoriert 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 Streckenlänge und muß 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 Platzierung nach den erreichten Runden und Zeiten. In jedem Durchgang erhält der schnellste Fahrer 0 Punkte. Platz 2 erhält 2 Punkte, Platz 3 3 Punkte usw.. Wenn ein Fahrer in einem Vorlauf keine Wertung hat, erhält er in diesem Durchgang die Punkte für den letzten Platz. Falls in einem Durchgang 2 (oder mehr) Fahrer das gleiche Ergebnis erreichen, erhalten sie die gleichen Punkte. Der nächstfolgende Fahrer erhält die Punkte entsprechend seiner Platzierung in diesem Durchgang. Bei Punktegleichheit in der Gesamt-Vorlaufwertung entscheidet das niedrigste Einzel-Punkte-Ergebnis für die Reihung. Bei weiterer Punkte-Gleichheit entscheiden die besseren Runden und Zeiten der jeweils besten Punkte-Ergebnisse für die Platzierung. Bei weiterem Gleichstand wird das zweitbeste Einzel-Punkte-Ergebnis herangezogen. Nicht gewertete Durchgänge werden nicht beachtet.

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. 2 Direktqualifizierte für das Finale. Der Dritte der Vorlauf Rangliste 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. Kein Super Pole wie bei EFRA.

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 4 Fahrer aus jedem Halbfinale steigen in das A-Finale auf.

Die Fahrzeuge des ½-Finale B bleiben bis zum Ende der technischen Kontrolle des ½ Finale A im Parc Fermé.

Die nächsten 10 Fahrer der Rangliste nach den Halbfinalen fahren ein B-Finale. Weitere 10 Fahrer fahren das C-Finale. Usw.

Nach einem Finale (A, B...) bleiben alle Fahrzeuge zur technischen Kontrolle bis zum Ende der Protestfrist im Parc Fermé.

RCM-Programmeinstellung für Finale: „Subfinale und Hauptfinal (ABC Mixmode)“.

6.4.4 Die Startaufstellung der Aufsteiger ins A-Finale richtet sich nach gefahrenen Runden und der Überzeit.

Bei verschiedenen Bedingungen (Regen) bekommt der erste aus dem Halbfinale A den Startplatz 3, der erste aus dem Halbfinale B den Startplatz 4 usw.

6.4.5 Im Falle gleicher Ergebnisse mehrerer Fahrer in einem Finale wird der Fahrer mit der höheren Startnummer (Startplatz) 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:

Training: max. 8 Minuten.

Vorläufe: 10 Minuten (+ die letzte Runde + Überzeit), fliegender Start

Subfinale: 15 Minuten (+ die letzte Runde + Überzeit).

Halbfinale alle Klassen: 20 Minuten (+ die letzte Runde + Überzeit).

Finale TW und OR: 30 Minuten (+ die letzte Runde + Überzeit).

Finale Formel 1: 25 Minuten (+ die letzte Runde + Überzeit).

Finale Elektro TW: 20 Minuten (+ die letzte Runde + Überzeit).

6.7 ZEITPLAN für Österreichische Meisterschaft LS On-Road

Samstag

- 13:00 – 17:00 Uhr Offizielles Training in Gruppeneinteilung, je 8 min. Gewertet werden die 3 besten hintereinander gefahrenen Runden.

- ab 15:00 Uhr Technische Abnahme (auch früherer Beginn laut Ausschreibung möglich)

- 17:00 Uhr 1. Vorlauf

Ein anschließendes freies Training ist nach Rücksprache mit dem Veranstalter möglich

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 Start der Unterfinale TW bis Halbfinale

- 1 Stunde Mittagspause (Motorruhe)

- 10 min Training der beiden TQ

- Finale C, B Tourenwagen / Formel

- A-Finale Formel

- A-Finale Elektro-Tourenwagen

- A-Finale Tourenwagen

- Siegerehrung mit OFMAV-Beachflags

7 STARTVORGANG, RENNEN

7.1.1 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.

7.1.2 Es ist verboten, mit dem Fahrzeug an anderen Stellen außer auf der Rennstrecke oder der markierten Boxengasse zu fahren.

7.1.3 Funkverbindung ist nur zwischen dem Fahrer am Fahrerstand und dem Mechaniker in der Boxengasse und nur mit einem Paar Headset erlaubt.

7.2 VORLAUFSTARTS

- 7.2.1 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.
- 7.2.2 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.)
- 7.2.3 Mindestens 3 Minuten Abstand zwischen den jeweiligen Vorläufen ist vorgeschrieben. Auch ist ein Minimum von 2 Minuten zwischen Erhalt des Senders (falls Senderabgabe vorgesehen) und dem Start des Laufes vorgeschrieben.

7.3 FINALLAUFSTARTS

- 7.3.1 Startaufstellung für die Unterfinale und Finale, ist eine Formel 1 Aufstellung, abhängig vom Streckenlayout. Der Abstand der Startpositionen sollte mindestens 5 m betragen.
- 7.3.2 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, bei stehenden Motor.
- 7.3.3 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 Sek., nachdem alle Fahrzeuge in der korrekten Startaufstellung stehen.
- 7.3.4 Wenn der Starter das Feld zur Startlinie des Finales aufruft, ist das Auftanken des Fahrzeuges verboten.
- 7.3.5 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.
- 7.3.6 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.
- 7.3.7 Das offizielle Startsignal muss hörbar sein, mittels eines Hornes, bedient vom Zeitnehmer. Dieses Signal löst auch die Zeitnahme aus.
- 7.3.8 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.
- 7.3.9 Unter keinen Umständen wird bei einem Frühstart das Rennen abgebrochen.
- 7.3.10 Der Starter darf das Rennen nur dann abbrechen, wenn die Startprozedur oder der Start als solches nicht korrekt war.

- 7.3.11 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 (7.3.2). (Tipp: Im RCM-Programm die time-out Zeit auf 15 Minuten einstellen.)
- 7.3.12 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.
- 7.3.13 Wenn bei einer Veranstaltung die Transponderschleife vor der Boxenausfahrt liegt und die Startaufstellung vor der Transponderschleife ist, startet ein Fahrer, welcher aus der Box starten sollte, vom Startplatz 11 aus (damit alle Autos in der Startrunde gezählt werden). Ausgenommen dieser Fahrer hat nach Aufruf zum Start nicht rechtzeitig (bis 30 Sec.) die Boxengasse verlassen. Dann startet er auf jeden Fall aus der Boxengasse (siehe 7.3.5)
- 7.4 LAUFENDE:**
- 7.4.1 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 behindern, die noch im Bewerb sind.
- 7.4.2 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.
- 7.4.3 Nach Erreichen der Boxengasse, muss der Motor sofort abgestellt, der Sender ausgeschaltet und dieser sofort in die Senderdeponie (sofern vorhanden) zurückgebracht werden.
- 7.4.4 Nach einem Finale kommen alle Fahrzeuge ins Parc Fermé. Die Autos müssen dann sofort abgegeben werden und verbleiben dort bis alle Autos von der Technischen Abnahme überprüft wurden und die Protestfrist vorbei ist. Fahrer und Mechaniker dürfen die Autos nicht mehr berühren. Unfallschäden werden ignoriert.
- 7.4.5** 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.
- 7.5 RENNUNTERBRECHUNGEN**
- 7.5.1 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.
- 7.5.2 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.
- 7.5.3 Im Falle einer Unterbrechung eines Vorlaufes, wird der ganze Vorlauf wiederholt.
- 7.5.4 Im Falle einer Unterbrechung eines Unterfinales oder Finales, wird folgende Vorgangsweise angewendet:

- A. Wenn weniger als 10 Minuten im Finale gefahren wurden, wird das Ergebnis gestrichen und 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.
- 7.5.5 Im Moment einer Rennunterbrechung eines Unterfinales oder Finales 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.
- 7.6 REGENREGELN während Qualifikation**
- 7.6.1 Rennleiter und Schiedsrichter sind gemeinsam zuständig für die Entscheidung, ein Rennen wegen Regens zu stoppen.
- 7.6.2 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).
- 7.6.3 Wenn alle Fahrer mindestens einen trockenen Vorlauf hatten, werden alle Ergebnisse gewertet.
- 7.6.4 Wenn das Wetter und die Zeit es erlauben, kann der Rennleiter jenen Fahrern, die einen trockenen Lauf weniger hatten, einen Extralauf offerieren.
- 7.6.5 Wenn nicht alle Fahrer einen Trockenlauf hatten, werden nur die „Nassläufe“ in die Wertung genommen.
- 7.6.6 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 abbrechen oder einen ganzen Vorlauf stornieren.
- 7.7 REGENREGELN während Finalläufe**
- 7.7.1 Bei verschiedenen Bedingungen (Regen) bekommt der erste Aufsteiger aus dem Halbfinale A den Startplatz 3 im Finale, der erste aus dem Halbfinale B den Startplatz 4 usw.
- 7.7.2 Im Falle von unterschiedlichen Wetterbedingungen während der Unterfinale, ist das Renn-Ergebnis wie folgt (Beispiel: TW):
Platz 5 von Halbfinale A und
Platz 5 von Halbfinale B sind beide am 11. Platz und
Platz 6 von Halbfinale A und
Platz 6 von Halbfinale B sind beide am 13. Platz, usw.....
im Endklassement Ex aequo anzuführen.
- 7.8 UNFÄLLE**
- 7.8.1 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.

7.8.2 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 Vorlauf Rangliste 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 **PREISE:**

Für die ersten Drei sowie für den besten Jugendlichen je Klasse gibt es bei jedem OM-Lauf Pokale.

Beim letzten OM-Lauf des Jahres werden Preise im Wert von € 500,00 verlost unter jenen Fahrern, welche an mindestens 3 OM-Läufen teilgenommen haben (Klassen-unabhängig) und anwesend sind.



10 ALLGEMEINE TECHNISCHE BESCHREIBUNGEN

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

10.1 **MOTOR**

10.1.1 Nur ein markierter Motor ist erlaubt. Bei außergewöhnlichen Umständen kann der Rennleiter einen zweiten Motor erlauben, solange die Strecke nass ist. Im Fall dass ein markierter Motor repariert wird oder ein Service gemacht wird, erhält der Fahrer automatisch eine Stop & Go Strafe innerhalb der ersten 4 Runden in seinem ersten Finale. Jeder Fahrer darf maximal 2 Motore bei einer Veranstaltung verwenden.

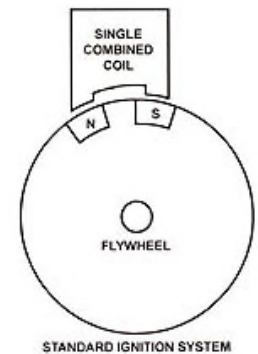
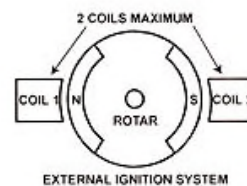
10.1.2 Der Motor muss ein Einzylindermotor sein, 2 oder 4 Takt, für TW: max. 23 cm³; für Formel 1 und Off Road 2WD: max. 26 cm³; für Off Road 4WD: max. 30 cm³; für Short Course: max. 32 cm³, mit Seilzugstarter oder externen elektrischen Starter. Elektrische Starter dürfen nur in der Boxengasse verwendet werden. Auf keinen Fall dürfen sie auf der Rennstrecke verwendet werden. Es muss ein sicherer Schutz mit einer Schwungrad-Abdeckung vorhanden sein, damit das Schwungrad oder bewegliche Teile nicht berührt werden können.

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

Bei Off Road Autos sind Elektromotore nicht erlaubt.

10.1.4 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).

TW und F1: 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.

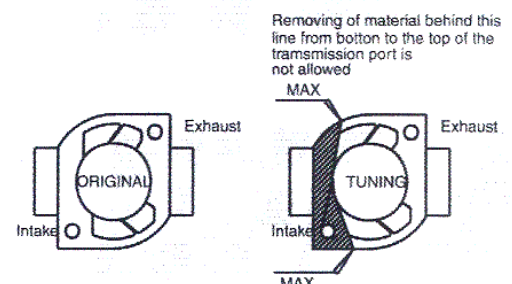


Off Road: Es darf nur das Standard Zündsystem des jeweiligen Zenoah Motors verwendet werden.

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

10.1.6 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.



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

10.1.8 Maximal 4 Überströmkanäle sind erlaubt.

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

10.1.10 Die Kurbelwelle muss geteilt sein, mit eingeschlossenem Pleuel. Einseitige Kurbelwellen sind verboten.

10.1.11 Ein Luftfilter muss am Vergaser befestigt sein.

10.1.12 Maximaler Vergaserdurchlass ist 13 mm Durchmesser bis 30 cm³, darüber: 14 mm.

10.2 TREIBSTOFF

- 10.2.1 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. Der Veranstalter kann eine verschlossene Dose dieses Öls verlangen um es zu testen. Wenn an der Zusammensetzung eines Treibstoffes gezweifelt wird, wird der Fahrer aufgefordert, seinen Treibstoff in der technischen Abnahme zu mischen. Treibstofftests werden während der ganzen Veranstaltung durchgeführt. 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. Eine Treibstoffprobe bleibt bei der Rennleitung. Will ein Fahrer gegen diese Disqualifikation Protest einlegen, so ist dieser **schriftlich** und mit einer **Kautions von € 500,-** vorzulegen.
- 10.2.2 Alle Fahrer, welche sich für die ½-Finale qualifiziert haben, müssen zuvor ihren Tankinhalt testen lassen. Nach Entleeren des Tanks wird der Treibstoff in einer markierten Tankflasche in der Technischen Abnahme aufbewahrt (Möglichkeit bereitstellen), bis der Fahrer bereit ist zur Ausfahrt zum Warmup des Semifinales. Nur Treibstoff aus der vom Fahrer markierten Tankflasche darf verwendet werden.
- 10.2.3 Nachtanken während eines Laufes ist verboten. Tanken ist nur bei stehenden Motor und nur an den dafür freigegebenen Flächen (Boxengasse, Fahrerlager) erlaubt. Tanken ist nur durch den originalen Schraub- oder Klappverschluss des Tanks erlaubt. Dies gilt für alle Klassen und während der gesamten Veranstaltung. Sanktion: Sofortige Disqualifikation.
- 10.2.4 If a ventilation chamber/catch tank is fitted, it must be fitted above the tank and be transparent.

10.3 SCHALLDÄMPFER und GERÄUSCHREDUKTION

- 10.3.1 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 über dem Limit (zusätzlich 4dB (A) für Off Road und F1), 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.
- 10.3.2 Der Auspuff muss mindestens ein Dreikammer-Schalldämpfer-Modell 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 verboten. Keine einstellbare 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 Karosserieseitenkästen 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.

- 10.3.3 Alle Fahrzeuge müssen mit einer Air-Box ausgestattet sein, um das Ansaugeräusch zu dämpfen. Die Air-Box muss den Ansaug-Luftstrom um mindestens 90 Grad umlenken und aus festen Material bestehen.
- 10.3.4 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.

10.4 AUTO

- 10.4.1 Das Auto muss eine funktionierende Kupplung und eine Bremse haben, die das Fahrzeug anhält, während der Motor läuft.
- 10.4.2 Ein mechanisches Failsafe muss am Vergaser montiert sein, das den Vergaser im Falle einer Störung oder eines Bruches des Gasgestänges schließt.
- 10.4.3 Getriebe mit variabler Übersetzung und Mehrganggetriebe sind verboten.
- 10.4.4 Nur 2WD-Fahrzeuge mit Hinterradantrieb sind erlaubt, in der Klasse Off Road 4WD nur Fahrzeuge mit Allradantrieb. Autos mit offenen Ketten- oder Zahnrad-Getrieben müssen einen Schutz haben (Off Road).
- 10.4.5 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
- 10.4.6 Die Verwendung eines elektronischen Failsafe wird sehr empfohlen.
- 10.4.7 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.



10.5 REIFEN

Reifen müssen schwarz und aus Hohlkammer-Gummi sein. Moosgummi-Reifen sind verboten. 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.



SPEZIELLE TECHNISCHE BESCHREIBUNGEN

11 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).

11.1 ABMESSUNGEN

Gewicht	min.	10.000 g	fahrfertig ohne Treibstoff
Breite	max.	450 mm	(inkl. Reifen)
Höhe	max.	250 mm	
Radstand		620 mm	+/- 15 mm
Tankinhalt	max.	700 cm ³	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	min.	60 mm,	max. 75 mm
Reifenbreite hinten	max.	85 mm	
Felgenußendurchmesser		80 mm	+/- 5 mm (Sichtseite),

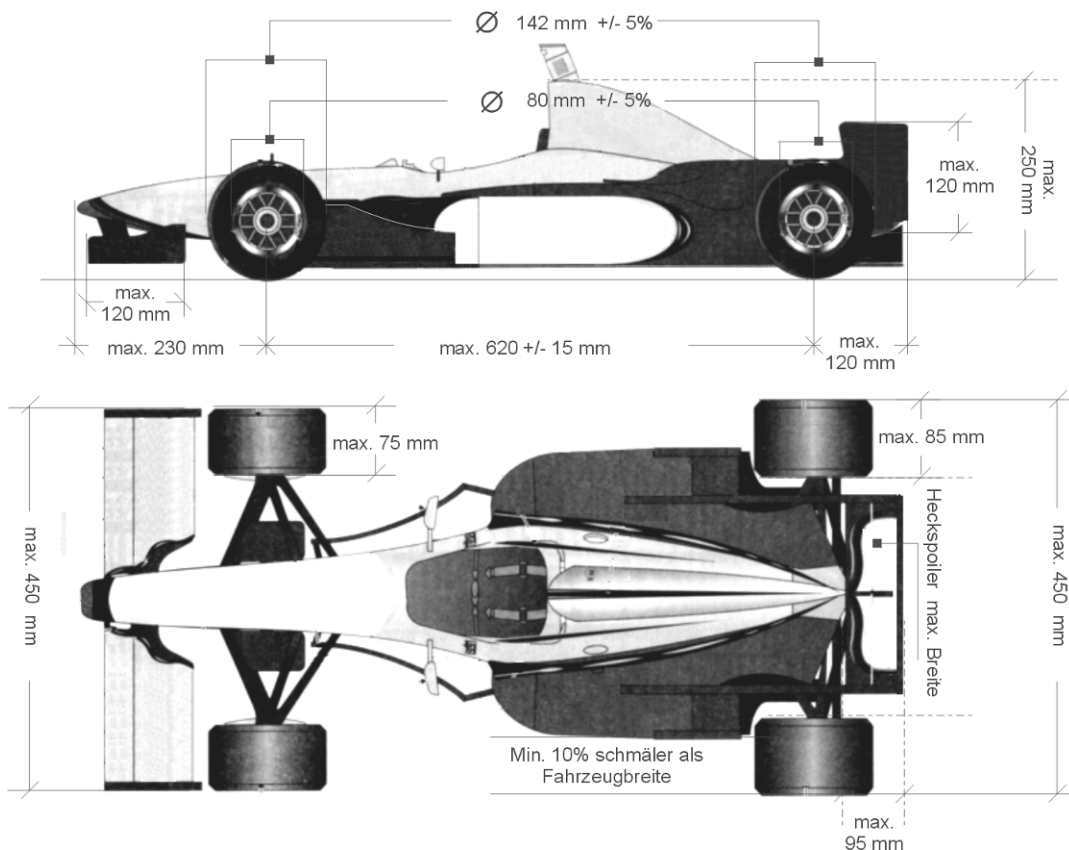
Hinterräder müssen mind. 5 mm breiter sein als Vorderräder

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.

Bei Regen kann der Rennleiter Regenreifen erlauben.



11.2 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)

Breite max. 450 mm
Tiefe max. 120 mm

Der vordere Spoiler muss derart an der Karosserie befestigt sein, dass er bei einem Zusammenstoß nach oben oder unten nachgibt.

11.4 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.



12 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.

12.1 **ABMESSUNGEN**

Die Karosserie muss dem Maßstab 1:5 entsprechen, wobei folgende Toleranzen erlaubt sind:

Gewicht	min.	10.000 g	fahrfertig ohne Treibstoff
Gewicht	max.	12.000 g	fahrfertig ohne Treibstoff
Gewicht Elektro	min.	11.000 g	
Länge		lt. Vorbild	+/- 5%
Breite	max.	395 mm,	an breitester Karosseriestelle
Höhe		lt. Vorbild	+/- 5%
Tankinhalt	max.	700 cm ³ ,	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)

12.2 Alle 1:5 Autos müssen das Scale-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.

12.3 **KAROSSERIE**

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.

Nur EFRA-homologierte Karosserien sind erlaubt.

Die EFRA Homologationsnummer hat dauerhaft eingraviert oder einmodelliert zu sein, am Platz der hinteren Nummerntafel.

Das Mindestgewicht der rennfertigen Karosserie beträgt 500g inklusive Heckflügel und Flügel-Stützplatte (sofern verwendet), aber ohne optionale Teile wie Seitenverstärkungen und -Stützen oder Luftkanäle. Diese müssen entfernt werden oder es müssen identische Teile beigebracht werden, wenn die Technische Abnahme dies zur Berechnung des Karosserie-Gewichtes verlangt.

Gewichte an der Karosserie befestigen ist verboten.

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.

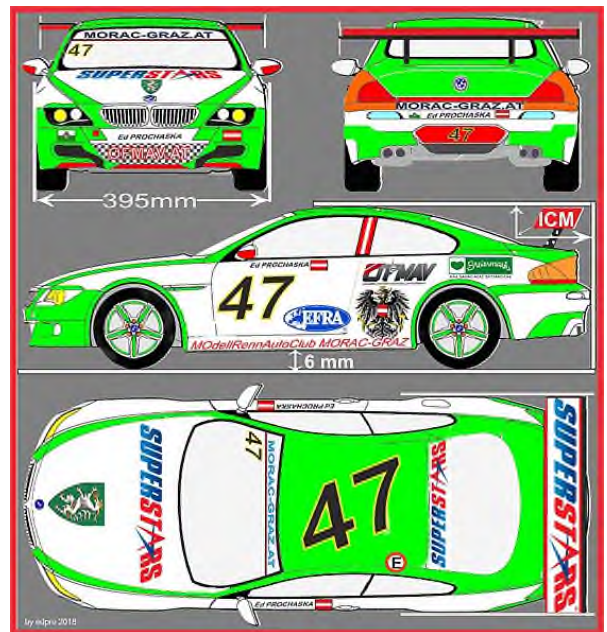
Die Karosserien müssen vollständig lackiert sein. Die Fenster müssen klar sein. Alle Teile des Autos müssen von der Karosserie bedeckt sein. Nur die Empfängerantenne darf herausragen. Alle Öffnungen in der Karosserie müssen dem Original entsprechen.

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.

Sobald das Rennen gestartet wurde, darf die Karosserie im Falle einer Beschädigung nur gegen eine Karosserie der gleichen Marke und Gestaltung ausgetauscht werden.

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

Die Startnummern müssen gemäß der Zeichnung aufgeklebt werden.



12.4 BODENFREIHEIT

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

12.5 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.

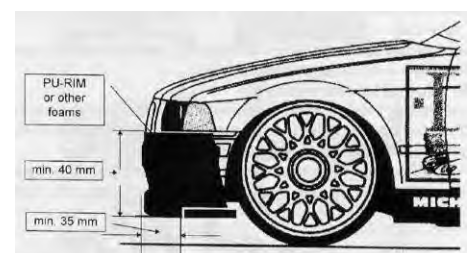
Flügelverlängerungen dürfen die Seitenplatten nicht überragen.



12.6 BUMPER (Aufprallschutz)

Ein Aufprallschutz muss am Chassis befestigt sein und muss die Vorderfront der Fahrzeug-Karosserie komplett ausfüllen. Mindesthöhe 40 mm, freier Überhang mind. 35 mm. Das Material hat flexibel zu sein, wie „PU-RIM“ oder andere Schäume, die in der KFZ Industrie verwendet werden, um Stoßenergie zu absorbieren.

Befinden sich Kühlöffnungen im Bumper, müssen die verbliebenen Teile des Bumpers ober- und unterhalb der Öffnung in Summe mindestens 40 mm Höhe betragen.



12.8 ELEKTRO-TOURENWAGEN 1:5

Elektro-Tourenwagen fahren in einer eigenen Klasse.

Max. Batteriegröße: 25 Ah, 8S

Die gleiche Batteriegröße muß in den Vorläufen und Finalläufen verwendet werden. Karosserie, Bumper, Reifen usw. wie oben beschrieben.

13 **LARGE SCALE OFF-ROAD CARS**

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

13.1 **ALLGEMEINES**

Alle Autos müssen Large Scale sein.

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

13.2 **CHASSIS, KAROSSERIE**

Nur original Large Scale Lexan Karosserien sind erlaubt.

Die Karosserie muss vollständig bemalt sein, ausgenommen die Fenster.

Short Course Karosserien müssen die Räder abdecken.

Ein leichter Zugang zum Motorstopp ist erforderlich.

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

13.3 **ABMESSUNGEN**

Buggy 2WD und 4WD:

Gewicht min. 10.000 g fahrfertig ohne Treibstoff, max. 20.000 g

Länge max. 820 mm

Breite max. 480 mm bei voll eingefederter Radaufhängung

Höhe max. 360 mm bei voll eingefederter Radaufhängung

Radstand max. 599 mm

Tankinhalt 2WD max. 700 cm³, inklusive Leitungen mit allen Bauteilen

Tankinhalt 4WD max. 800 cm³, inklusive Leitungen mit allen Bauteilen

Short Course Trucks:

Gewicht min. 14.000 g fahrfertig ohne Treibstoff, max. 20.000 g

Länge min. 850 mm, max. 1000 mm

Breite min. 480 mm bei fahrbereiter Höhe

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

Tankinhalt max. 850 cm³, inklusive Leitungen mit allen Bauteilen

13.4 **HECKFLÜGEL**

Der Flügel muss aus flexiblen Material bestehen.

Größe 2WD: max. 315 x 140 mm, Überhang: max. 150 mm ab Mitte Hinterachse

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

13.5 **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, bei Short Course mindestens 300 mm breit. Ein Heck-Bumper darf maximal 300 mm breit sein.

13.6 **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.

Im Zweifelsfall gilt der englische Urtext des aktuellen EFRA-Handbuches.

Termine der Österreichischen Meisterschaft 2022

Die Österreichische Meisterschaft Large Scale 2022 wird in 4 Läufen mit einem Streicher in den Klassen TW 1:5, LS-Formel und Elektro-TW ausgetragen.

ACHTUNG: Corona-bedingt können sich einige Verschiebungen und Absagen ergeben. Genaue Termine bitte dem jeweils aktualisierten Rennkalender entnehmen.

1. Lauf	30. April - 01. Mai	Sollenau	MRC-Frühwirth
2. Lauf	04. - 05. Juni	Berndorf/Kirchberg	MORAC-Graz
3. Lauf	02. - 03. Juli	Berndorf/Kirchberg	MORAC-Graz
4. Lauf	10. - 11. September	Sollenau	MRC-Frühwirth

Internationale Large Scale Termine 2022:

06. - 08. Mai	EFRA-GP	Croatien	Zagreb	TC / F1 / E-TC
20. - 22. Mai	EFRA-GP	Deutschland	Bochum	LS-Offroad
27. - 29. Mai	EFRA-GP	Schweiz	Lostallo	TC / F1 / E-TC
17. - 19. Juni	EFRA-GP	Holland	Groningen	TC / F1 / E-TC
11. - 16. Juli	EM	Italien	Fiorano	TC / F1
17. - 23. Juli	EM	Austria	Fehring	LS-Offroad
26. - 28. August	EFRA-GP	Italien	Cremona	TC / F1 / E-TC
12. - 18. September	WM	USA	Fontana	TC



Rennstrecken der Österr. Meisterschaft Large Scale 2022

1. Lauf: 30. 04.-01. 05. 2022

4. Lauf: 10.-11. 09. 2022

Veranstalter: MRC-Frühwirth

Strecke: Sollenau



2. Lauf: 04.-05. 06. 2022

3. Lauf: 02.-03. 07. 2022

Veranstalter: MORAC-Graz

Strecke: MORAC-Ring, Kirchberg/Raab



off road 1:6 EURO 2022



FEHRING



EC 2WD 4WD SC OFF-ROAD LARGE SCALE
FEHRING, AUSTRIA

18-23 July 2022



INFO: WWW-FEHRING.AT

OFMAV
EUROPEAN FEDERATION
of RADIO OPERATED
MODEL Automobiles



Obmann: Walter WENDLER



GF Obmann: Mario WENDLER



Mobil: +43(0)6641846387

e-mail: walter.wendler@gmx.at

Mobil: +43(0)6642861110

Impressum

Herausgeber: OFMAV Sektion Large Scale

Gestaltung: Ewald Prochaska
DI Herbert Martelanz

Werbeeinschaltungen: Dank an die Sponsoren für die Unterstützung

ÖSTERR. MEISTER 2021

FORMULA one



DI Michal KNEYS



MORAC - Graz



ÖSTERR. MEISTER 2021

TOURENWAGEN



Sascha KLUG



1. MRC Wiener Neustadt




GRATULATION
an die
ÖSTERR.
MEISTER

Michal KNEYS Ö - MEISTER 2021 Formula 1
















































61		KNEYS Michal  MORAC - GRAZ		
2		BLUM Andreas  S.W.Racing Team Wien		
3		DAY Ivo  MORAC - GRAZ		
4		MARON Reinhard  MRC Frühwirth Sollenau NÖ		
27		KLUG Werner  MORAC - GRAZ		
6		JAHN Gert  MORAC - GRAZ		
47		PROCHASKA Ed  MORAC - GRAZ		
57		NEBEL Peter  MORAC - GRAZ		
9		KOBOLAK Attila  1. MRC Wr. Neustadt NÖ		

DIE FAHRER MIT IHREN STARTNUMMERN 2022

Sascha KLUG Ö - MEISTER 2021 Tourenwagen

1		KLUG Sascha  1. MRC Wr. Neustadt NÖ		
2		ISZAY Adam  1. MRC Wr. Neustadt NÖ		
3		STRASSER Stefan  SFMAV Salzburg		
4		JAHN René  MORAC - GRAZ		
5		BAYER Dusan  1. MRC Wr. Neustadt NÖ		
7		SCHERTLER Wolfgang  MRC Frühwirth Sollenau NÖ		
8		SZABO Zoltan  1. MRC Wr. Neustadt NÖ		
9		KOCSMÁROS György  1. MRC Wr. Neustadt NÖ		
10		BLESSBERGER Franz  MAC Amstetten NÖ		
11		FREIGASSNER Christian  MORAC - GRAZ		

- | | | | |
|-----------|---|--|--|
| 12 |  | <p>HUNCSIK Imre</p> <p></p> <p>1. MRC Wr. Neustadt NÖ </p> |  |
| 13 |  | <p>MADAR Tibor</p> <p></p> <p>1. MRC Wr. Neustadt NÖ </p> |  |
| 14 |  | <p>OBERGRUBER Patrick</p> <p></p> <p>MORAC - GRAZ </p> |  |
| 16 |  | <p>BAJUSZ Zsolt</p> <p></p> <p>1. MRC Wr. Neustadt NÖ </p> |  |
| 17 |  | <p>BAJUSZ Zsolt JR</p> <p></p> <p>1. MRC Wr. Neustadt NÖ </p> |  |
| 18 |  | <p>BAUMGARTNER
Gernot</p> <p></p> <p>Team PRO 10 </p> |  |
| 19 |  | <p>HASLINGER Andreas</p> <p></p> <p>MACG Steiermark </p> |  |
| 20 |  | <p>KOBOLAK Attila</p> <p></p> <p>1. MRC Wr. Neustadt NÖ </p> |  |
| 23 |  | <p>WEISER Michael</p> <p></p> <p>S.W.Racing Team Wien </p> |  |
| 27 |  | <p>KLUG Werner</p> <p>Bergonzoni</p> <p>MORAC - GRAZ </p> |  |
| 30 |  | <p>BLUM Andreas</p> <p></p> <p>S.W.Racing Team Wien </p> |  |

32		DAY Ivo  MORAC - GRAZ 	
33		KNEYS Jakub  MORAC - GRAZ 	
34		SCHREI Rudolf  MORAC - GRAZ 	
35		LAKATOS Miklos  1. MRC Wr. Neustadt NÖ 	
36		ASLANIDES Alexander  MORAC - GRAZ 	
44		MARON Reinhard  MRC Frühwirth Sollenau NÖ 	
46		BERGER Franz  MORAC - GRAZ 	
47		PROCHASKA Ed  MORAC - GRAZ 	
63		KRIZ Franz  MORAC - GRAZ 	
88		SPINDLER Markus  MORAC - GRAZ 	
99		BAUMANN Ludwig  MORAC - GRAZ 	
57		NEBEL Peter  MORAC - GRAZ 	



Karosserie Homologations Liste LARGE SCALE 1:5

EFRA Homologation Officer Large Scale
 Craig Orman
 115 Bawtry Road, Wickersley
 Rotherham S6662BL
 Great Britain
 vice.large.scale@efra.ws

No.	Type	Manufacturer	Country	Date	Category
5043/04	Alfa Romeo 156 2.0 ETCC	Bergonzoni	I	04.04.13	Super 2000
5051/06	BMW 320si WTCC 06	Ex Killam	USA	07.02.22	Super 2000
5053/06	Alfa Romeo 156 2.0 WTCC 06	FG T2M	D F	22.06.18	Super 2000
5057/08	BMW 320si WTCC 07	GENIUS	I	25.05.18	Super 2000
5063/14	BMW M3 E92	TRT-Technik	D	15.06.14	Superstars
5064/14	BMW 320TC WTCC 13	Econet-Team Bt	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 am17/18	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
5069/19	BMW M4	RC Time Ltd	BG	23.10.19	DTM
5070/19 am19	Audi RS3 LMS	SRE	AU	24.12.19	Super 2000
5071/20	Alfa Romeo 156 2.0 ETCC	GB Solution	I	03.12.20	Super 2000
5072/21	Alfa Romeo 156 2.0 ETCC	Model Car Studio	I	15.02.21	Super 2000
5073/21am	Audi RS3 LMS	RC Time Ltd	BG	22.12.21	WTCR
5074/21am	Audi RS3 LMS	RC Time Ltd	BG	22.12.21	WTCR
5075/22	Alfa Romeo 156 2.0 ETCC	Econet-Team Bt	HU	17.03.22	Super 2000

Updated
 17. 03. 2022

am = aerodynamic modifications available

