



Fédération Européenne du Modelisme Automobile

TECHNISCHES REGLEMENT 2008

für
Speed Automodell Rennwagen

Veränderungen, Korrekturen und Neues

Inhaltsverzeichnis

1.4. Sicherheit	2
2.6. Bride.....	3
2.7. Abstellvorrichtung	5
2.8. Sporn	5
2.9. Technisches Reglement der Klasse III.....	6
3.3. Schutzvorrichtungen / Fahrerlager.....	8
3.4. Zenterpfosten	10
4.4. Höchstgeschwindigkeit	12
4.5. Zuordnung der Kabel Zulässige Zugspannung	12
5.1. Sanktionen - Anmeldungen.....	13
5.8. Anzahl Rennläufe.....	14
5.10. Start / Startzeit.....	14
5.16. Kabel- und Kabeltausch.....	15
5.18. Treibstoff.....	16
6.1. Allgemeines	17
6.2. Meldungen	18
8.4. Formular Sicherheitsüberprüfung der Speedmodellautobahn.....	20

1.4. Sicherheit

- 1. Modellauto – Jeder Fahrer trägt die Verantwortung für die technische Sicherheit seines Modellautos. Eine Jährliche tech. Kontrolle und eine ständige persönliche Kontrolle ist ein Muss. Modelle die nicht dem Reglement entsprechen, dürfen nicht an FEMA-Rennen teilnehmen.**

- 2. Bahnen – Alle 3 Jahre muss auf jeder Piste eine Sicherheitskontrolle gemäss Formblatt 8.4 durchgeführt werden. Erkannte Mängel müssen bis zum nächsten FEMA-Rennen behoben werden. Auf Bahnen die nicht dem Sicherheitsstandart entsprechen, dürfen keine FEMA-Rennen gefahren werden.**

2.6 Bride

1. Jeder Wagen muß mit einer Bride aus Material mit einer Nennzugfestigkeit von 500 N/mm², zur Befestigung des Haltekabels ausgerüstet sein. Bei der Konstruktion der Bride sind die Mindestmasse einzuhalten. Der Sicherheitsfaktor $S=2$ muss für die Festigkeitsrechnung für die Bride und für die Befestigungsschrauben der Bride angewendet werden. Der Fahrer muss gewährleisten, dass das richtige Material für die Herstellung der "Bride" verwendet wurde.

2. Zusatzhaken zwischen Bride und Kabelhaken sowie zwischen Kabel und Mitbringer sind unzulässig.

3. Alle Briden müssen am Äußeren Ende beim Schäkelloch in der entsprechenden Kabelfarbe, mit einer ca. 2 cm breiten Farbmarkierung versehen werden (evtl. Farbe oder Klebeband).

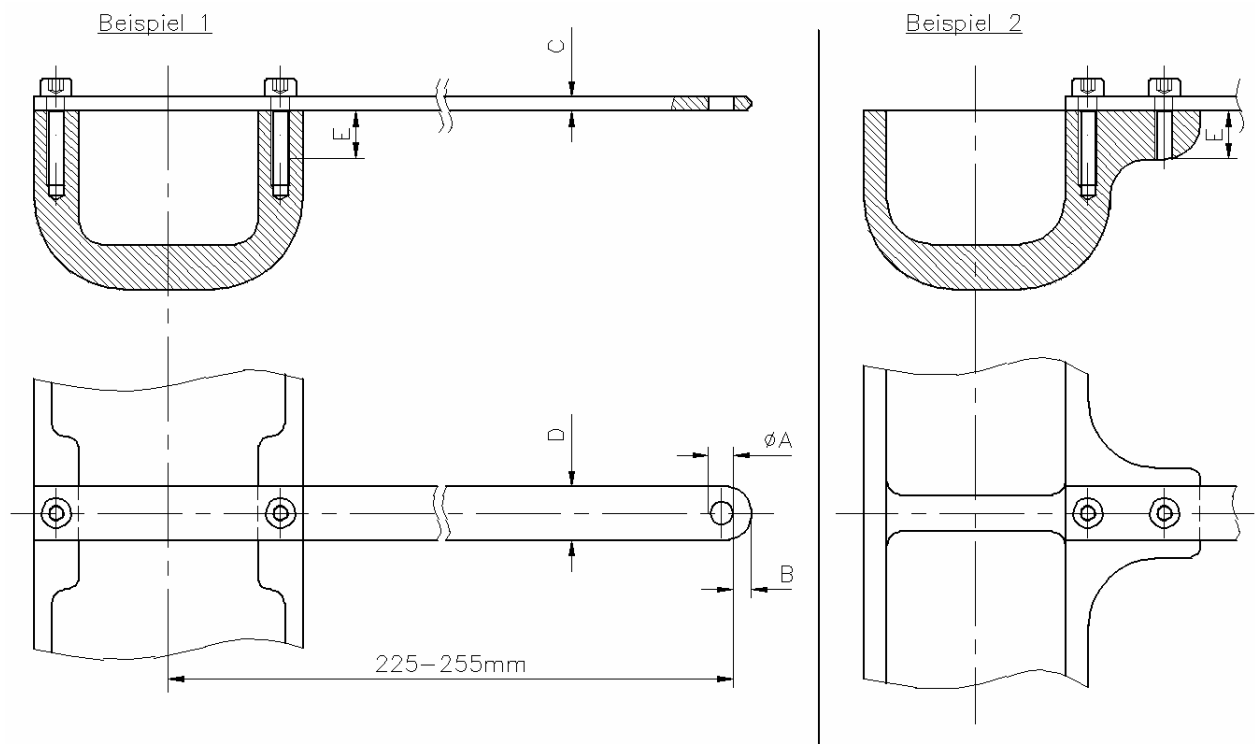
Klasse	Farbe
I	weiß
II	grün
III	grün
IV	rot
V	schwarz

Tabelle: Übersicht Farbmarkierung der Bride / Klasse

4. Die Antriebsräder müssen symmetrisch zur Wagenmitte angeordnet sein. Die Bemessung der Bride beginnt an dieser Mittellinie. Die Mindestmaße C und D müssen im Bereich der Aufhänge- und Befestigungsbohrungen klar messbar sein. Sonst kann die Bride linsenförmig oder tragflächenmässig profiliert sein, bei Einhaltung der Mindestabmessungen. Auch hier muss das Rechteck CxD messbar sein. Die Übergänge vom profilierten zum rechteckigen Querschnitt sollen mit einem Radius von min. R 3mm versehen sein. Senkkopfschrauben dürfen für die Befestigung der Bride nicht verwendet werden.

5. Briden die im Bereich des Schwungrades gebogen sind sollten vom Fahrer auf Risse geprüft werden (dazu Hilfsmittel wie unter Punkt 9.1 verwenden). Eine eventuelle thermische Behandlung der Bride muss unbedingt dem Material entsprechend durchgeführt werden (Bruchgefahr).

Beispielzeichnung: der Bridenkonstruktion



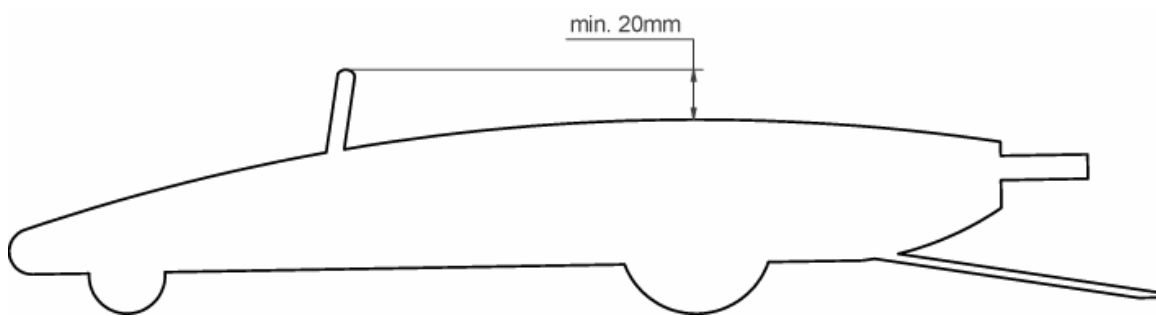
Beispielzeichnung: Brücke und Befestigung

Klasse	A	B min.	B max.	C min.	C max.	D min.	E min. Schraubenlänge	min. 2 Schrauben
I	4,5	2,0	4,0	2,0	3,5	8,5	9	M 3
II	4,5	2,5	4,0	2,0	3,5	9,5	9	M 3
III	4,5	2,5	4,0	2,0	3,5	9,5	9	M 3
IV	5,5	3,0	4,0	2,5	4,5	11,5	12	M 4
V	5,5	3,0	4,0	3,0	4,5	12,5	15	M 5
Schraubenqualität: 8.8 Keine Senkschrauben								
Freimasstoleranzen nach DIN 7168 <i>mittel</i> (alle Masse in mm)								

Tabelle: Massangaben für Brückenzeichnung

2.7 Abstellvorrichtung

1. Jeder Wagen muss mit einer Abstellvorrichtung ausgerüstet sein, dessen Abstellhebel **in eingeschaltetem Zustand** mindestens 20 mm hoch **über den höchsten Punkt des Wagens** ragen muß, damit der Wagen jederzeit und ohne Schwierigkeiten abgestellt werden kann.

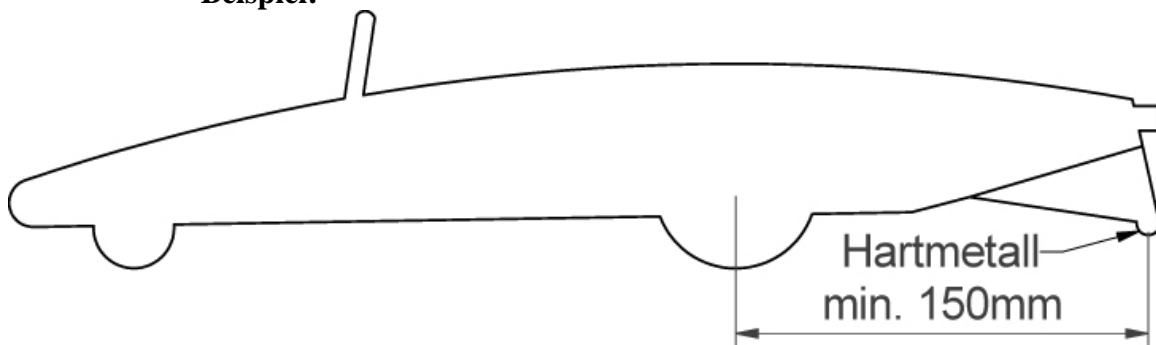


2.8 Sporn

1. Wagen mit Hinterradantrieb müssen mit einem Sporn ausgerüstet sein, der ein Überschlagen des Wagens verhindert. Das Spornende muß gehärtet oder mit einem Hartmetall versehen sein, damit die Verletzungsgefahr weitgehend ausgeschaltet ist.

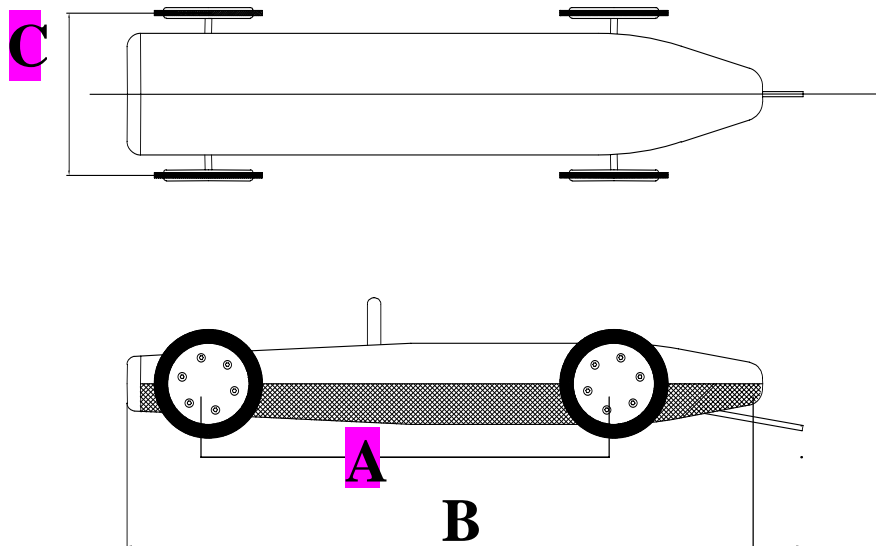
2. Bei Neubauten von Modellen muss der Sporn im Chassie oder der Carosserie integriert sein. Bestehende Modelle müssen bis 2013 umgebaut werden.

Beispiel:



2.9 Technisches Reglement der Klasse III

Beispielzeichnung Rennwagen der Klasse III



1. Der Modellrennwagen muss mit vier Räder versehen sein und vom einem Verbrennungsmotor (Kolbenmotor) angetrieben werden.

2. Der Rennwagen darf nur am Heck angetrieben werden.

3. Es muss ein Sporn mit Hartmetallbestücktem Ende vorhanden sein. **Die Mindestlänge muss wie unter Punkt 2.8. beschrieben 80mm betragen, und der Sporn muss ab dem Jahr 2013 im Chassie oder der Carosserie integriert sein.**

4. Alle Räder müssen ausserhalb des Wagenkörpers liegen und dürfen nicht verkleidet sein. Sie müssen alle sowohl in der Draufsicht, als auch in der Seitenansicht in voller Grösse sichtbar sein.

5. Achsabstand (A)	max	400 mm
6. Länge über alles ohne Sporn (B)	max	500 mm
7. Wagenüberhang nach den Achsen vorne und hinten:	max	100 mm
8. Spurweite (C)	min	90 mm
	max	130 mm
9. Gewicht	max	2000 Gramm

10. Die Antriebsachse muss ohne irgendwelche Federung im Heck sein.

11. Die Kraftübertragung vom Motor auf die Antriebsräder muss entweder direkt mit der Kurbelwelle oder mit Hilfe eines Stirnradgetriebes erfolgen. Kegelräder und Riemen sind nicht zulässig.

12. Ein Resonanzrohr oder Schalldämpfer muss innerhalb des Wagenkörpers eingebaut sein. Das Endrohr darf nicht auf die Lauffläche gerichtet sein und nur kurzzeitweise darf max 20 mm aus dem Wagenkörper herausragen.

13. Der Rennwagen muss eine Abnahmeprüfung durch den Sportkommissar bestehen.

14. Für den Rennwagen der Klasse 3 ist ein Fahrzeugschein erforderlich.

15. Eine FEMA-Nr. muss gut sichtbar aussen am Chassis eingebrannt, graviert oder eingeschlagen sein.

16. Darüber hinaus gelten alle Bestimmungen des Technischen "FEMA-Reglements" und die darüber hinausgehenden Ergänzungen in der neusten Fassung.

17. Motor: Einzylinder-Zweitaktmotor mit Glühzündung. Das Motorfabrikat ist freigestellt. Der Hubraum darf max 3,50 cm³ betragen.

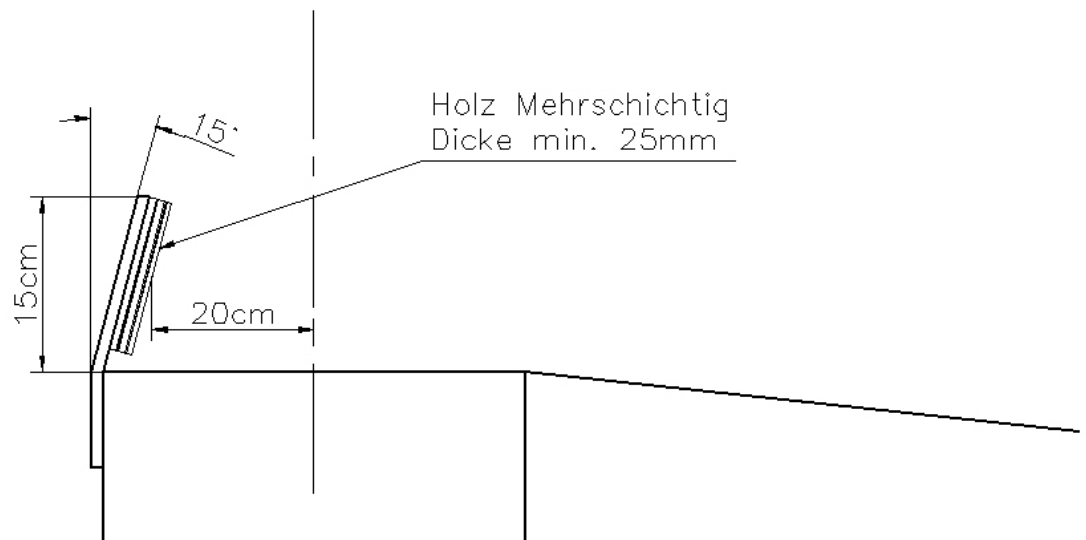
18. Die Klasse 3 wird mit dem Seil der Klasse 2 gefahren.

3.3. Schutzvorrichtungen / Fahrerlager

1. Zum Schutz vor einem wegfliegenden Wagen, muss die Bahn mit einer Bande versehen sein. Die Bande muss aus mehrschichtigem mind. 25mm starkem Holz oder mind. 2mm starkem Rostfreiblech gefertigt sein. Die Innenseite muss Glatt sein und darf keine vorstehenden Schrauben aufweisen. Die Bande darf nicht mehr als 20cm vom Modell entfernt sein und der Spalt zwischen Bahn und Bandenunterkante soll 1cm aber nicht mehr als 2cm betragen. Holzplanken müssen alle 10 Jahre ersetzt werden. Diese Richtlinien für Banden gelten ab dem 1.Mai 2007.

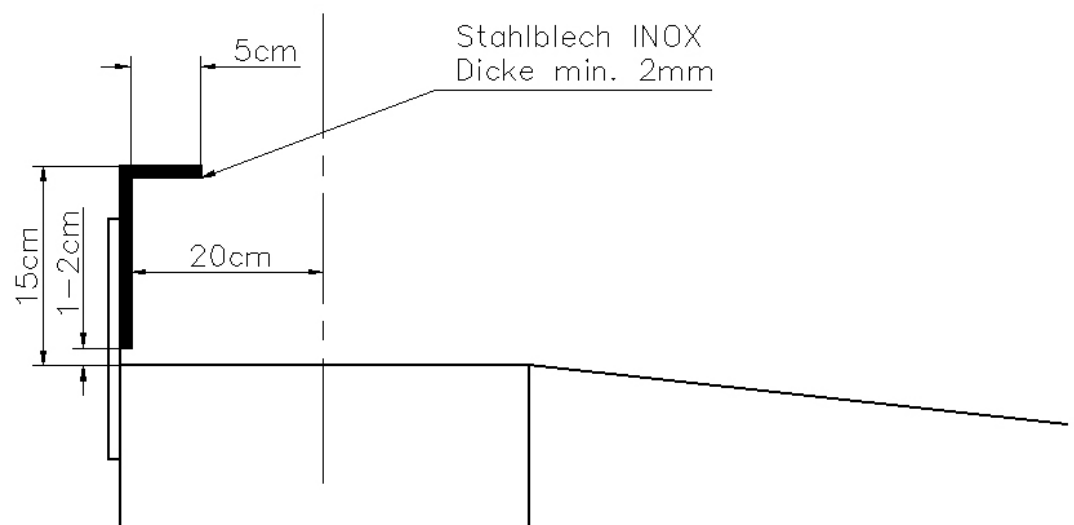
Beispielzeichnung:

Holzbande



Beispielzeichnung:

Stahlbande

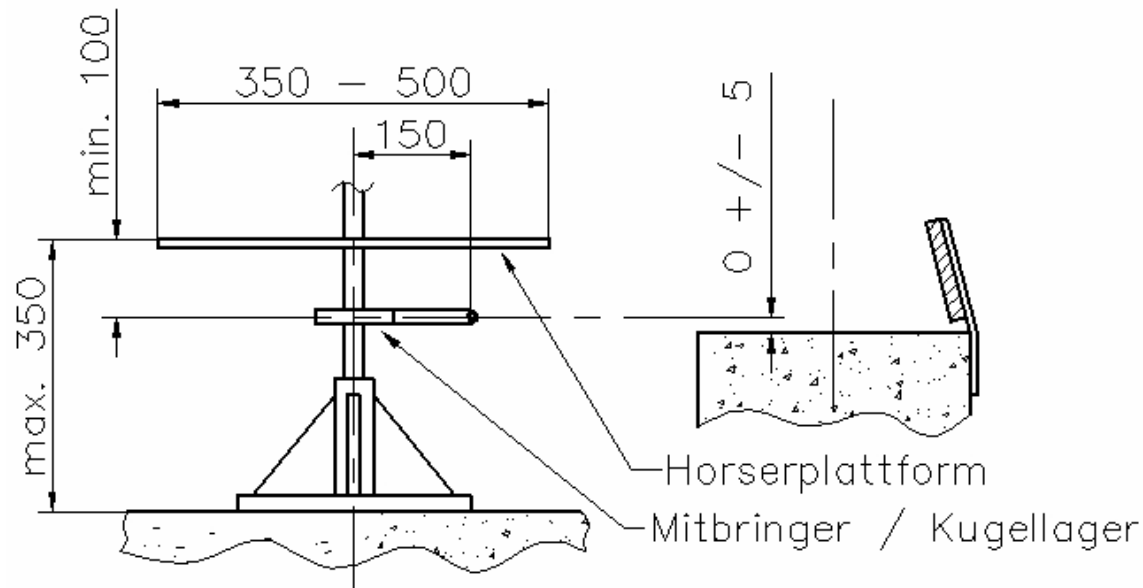


2. Zum Schutz für Rennteilnehmer und Zuschauer, muss die Bahn gegen sich lösende Wagenteile mit einer zweifachen Einzäunung versehen sein. **Dazu muss bis auf 1 Meter Höhe mit Sicherheitstextil abgedeckt werden.**
3. Für den sich auf der Piste befindlichen Fahrer muss ein sicherer Fahrerstand vorhanden sein. **Dieser soll von Vorne und von beiden Seiten Schutz bieten. (Sicherheitswall, Schutzglas, Türen)**
4. Der Fahrerstand soll für Wagen die sowohl mit dem Uhrzeigersinn, als auch gegen den Uhrzeigersinn fahren genügend Schutz bieten.
5. Jede Bahn muss mit einer automatischen Abstellvorrichtung ausgerüstet sein, die während aller Trainings- und Rennläufe benutzt werden muss. Der Besen muss vor jeder Klasse auf Höhe minimum 20mm über der Bride eingestellt werden. Die Borsten sollen im Bereich der Besenbreite gleich lang sein und **nach jedem Lauf eines Modelles kontrolliert werden.**
6. Anmerkung: Wagen, die nach einem Kabelbruch in den Zaun fliegen, beulen den Zaun beträchtlich aus und sind gefährlich für Zuschauer und Wettbewerbsteilnehmer, die den Lauf beobachten. Die Veranstalter von Rennen müssen sicherstellen, dass Zuschauer und Wettbewerbsteilnehmer mindestens 1 Meter vom Zaun und **5 Meter in beiden Fahrrichtungen von der Abstellvorrichtung entfernt stehen.**

3.4. Zenterpfosten

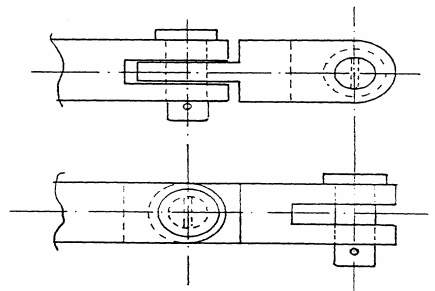
1. Der Zenterpfosten soll massiv, fest verankert und mit einem kugelgelagerten Mitnehmer für den Kabelanschluss ausgerüstet sein. Das Maß von der Mitte des Zenterpfosten bis zur Mitte Bohrung für die Kabelbefestigung am Mitnehmer muß mindestens 150 mm sein.
2. Der Zenterpfosten muß mit einer Plattform für den Horser versehen sein, die einen Durchmesser von **350** bis 500 mm hat.
3. In senkrechter Richtung muß das Maß zwischen Kabelbefestigung im Mitnehmer und der Rennbahnoberfläche 0 +/- 5 mm sein.

Beispielzeichnung: Mitnehmer Zenterpfosten



4. Mitnehmer mit Gelenk: Zapfen d= 5mm Imbusschrauben 12.9 oder Stahl W.-Nr. 6582

$$RmK = (2220 - 802 \log d) * \frac{\cos^2}{2} \quad N / mm^2$$



Beispielzeichnung: Mitnehmergelenk

5. Zenterpfosten werden durch den Horser auf umlaufende Biegung beansprucht und können brechen. Vor Saisonbeginn ist der Zenterpfosten gemäss der Technischen Anweisung (9.1 im Anhang II) dieser Anweisung zu prüfen.

6. Bei Erneuerung des Zenterpfosten, ist es empfehlenswert, diesen nach 3 Richtungen Oben zu verspannen.

4.4. Höchstgeschwindigkeit

1. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist für jede Klasse und für jeden Drahtdurchmesser unter Verwendung der Werte für die Zugfestigkeit gemäß der Tabelle aus 4.2.2 und den Anweisungen aus 4.2.4 zu errechnen.

$$v = 3.6 \times \sqrt{\frac{RC}{2G}} \quad (km/h)$$

(C = Zugfestigkeit gemäß Tabelle aus 4.2.2)

4.5. Zuordnung der Kabel Zulässige Zugspannung

1. Die Zuordnung der Kabel zu den Klassen sowie die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für die verschiedenen Drahtdurchmesser zeigt die nachfolgende Tabelle.

Klasse	Drahtdurchmesser	zulässige Höchstgeschwindigkeiten
I	0,90	288,4 km/h
	1,00	317,8 km/h
II	1,20	307,7 km/h
	1,30	331,1 km/h
III	1,20	273,4 km/h
	1,30	294,2 km/h
IV	1,60	329,6 km/h
	1,70	348,4 km/h
V	2,00	346,4 km/h
	2,10	362,2 km/h

Tabelle: Übersicht Kabelquerschnitt / Höchstgeschwindigkeiten

2. Bei Erreichen oder Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten **in einem FEMA-Rennen**, ist das nächst dickere Kabel einzuführen. Die Höchstgeschwindigkeit ist in diesem Falle die Durchschnittsgeschwindigkeit der 8 gemessenen Runden. (**siehe auch Punkt 5.16.4**)

3. Die Abstufung der Kabeldurchmesser für die jeweils nächsthöhere Geschwindigkeitsgrenze erfolgt für alle Klassen in Schritten von 0.1mm.

5.1. Sanktionen - Anmeldungen

1. Sanktionen für internationale Rennen während eines Jahres erhält man durch ein Gesuch bei der FEMA. Die Gesuche müssen bis zum 1. März des angehenden Jahres bei der FEMA vorliegen. Von der FEMA sanktionierte Rennen werden in den FEMA-Rennkalender aufgenommen. Zu spät eingegangene Renndaten werden nicht mehr im FEMA-Rennkalender aufgeführt.

2. Zu den FEMA-Rennen sollen nur Fahrer aus den der FEMA angeschlossenen Ländern zugelassen werden. Die Anmeldung der Fahrer zu den FEMA-Rennen müssen dem Veranstalter bis spätestens 1 Woche vor dem Rennen vorliegen. Fahrer, die sich nicht rechtzeitig zu Rennen angemeldet haben, müssen in beiden Läufen am Ende der Klasse starten.

3. Von der FEMA werden pro Rennbahn 2 Internationale Rennen (mit Ausnahme von Europameisterschaften) und eine unbegrenzte Anzahl Nationaler Rennen in einem Kalender Jahr sanktioniert.

5.8. Anzahl Rennläufe

1. Bei FEMA-Rennen entscheiden der Veranstsalter und Rennleiter über die Anzahl der Rennläufe.
2. Bei Europameisterschaften werden 3 Rennläufe gefahren.
3. Zwischen den Rennläufen darf nicht trainiert werden.
4. Falls das Rennen durch besondere Umstände (Regenwetter etc.) auf **einen / zwei Läufe** begrenzt werden muss, genügt auch das Ergebnis aus einem Lauf zur Wetung des Rennens.

5.10. Start / Startzeit

1. Nach dem Aufruf muss sich der Fahrer innerhalb einer Minute auf der Bahn einfinden. Wenn die Bahn frei ist, muss der Wagen sofort am Kabel befestigt werden.
2. Wenn der Wagen am Kabel befestigt ist, hat der Fahrer 3 (drei) Minuten zur Verfügung, um den Wagen zu starten. Während dieser Zeitspanne darf der Wagen für Korrekturen angehalten und wieder gestartet werden.
3. Rennleiter und Sportkommissare dürfen die Startzeit im zweiten Lauf auf zwei Minuten reduzieren, wenn dies aus Zeitgründen notwendig sein sollte.
4. Jeder Fahrer darf auf der Bahn über höchstens 2 Helfer für die Startvorbereitungen verfügen (inkl. Horser).
5. **Zum Start dürfen nur Wagen die komplett sind.**
6. Das Zeichen zum Zeitnehmen wird vom Fahrer oder im Ausnahmefall von einer anderen Person, während der 3-Minuten-Periode gegeben werden, oder solange wie der Wagen aus eigener Kraft läuft.
7. Wenn der Wagen nach Ablauf der 3-Minuten-Periode nicht läuft, muss der Start als ungültig erklärt und der Wagen von der Bahn genommen werden.
8. Nachdem das Abschlussignal für die Zeitnahme gegeben wurde, muss der Teilnehmer den Motor innerhalb der nächsten 10 Runden abstellen. Sonst wird der Lauf für ungültig erklärt.

5.16. Kabel- und Kabeltausch

1. Bei FEMA-Rennen sind Kabel wie unter Punkt 4 beschrieben, zu verwenden. Die Kabeldimensionen sind nach den zur Zeit gültigen Geschwindigkeitsgrenzen jeder Klasse zu wählen. Die FEMA informiert in der FEMA-INFO über die gültigen Kabelstärken.
2. Bei Erreichung einer Rekordmarke 5km/h unterhalb der gestatteten Geschwindigkeitsgrenze gemäss Tabelle 4.5, ist der Rennleiter dafür verantwortlich, dass ein Kabel nächstgrösserer Dimension bereit gemacht wird.
3. Wird in einem **FEMA-Rennen** die Geschwindigkeitsgrenze überschritten, so ist m nächsten **Rennen** für diese Klasse ein Kabel stärkerer Dimension zu verwenden. (siehe Tabelle unter Punkt 4.5)
4. Das begonnene **Rennen** wird am gleichen Kabel zu Ende gefahren, sofern die Sicherheit des Kabels gewährleistet ist.
5. Muss während eines Laufes ein Kabel wegen Beschädigung oder Bruch ausgewechselt werden, so müssen die bereits gefahrenen Wagen ihren Lauf nicht wiederholen.
6. Bei Beschädigung des Kabels bestimmt der Rennleiter, wann es ausgewechselt wird.

5.18. Treibstoff

3. **WARNUNG** Methylalkohol (CH_3OH) ist sehr giftig. Kraftstoffbehälter ausserhalb der Reichweite von Kindern aufstellen. Heranwachsende und Nachwuchsfahrer sind bei der Handhabung von Kraftstoffen sorgfältig zu überwachen.
4. Bei von der FEMA sanktionierten Rennen darf nur einheitlicher Treibstoff verwendet werden.
5. Die Zusammensetzung des Treibstoffes darf ausschliesslich 20 % Rizinusöl, (1.Pressung) und 80 % Methanol, (wasserfreie Qualität) enthalten.
6. Der Veranstalter hat zum offiziellen Training und zu den Rennläufen den Treibstoff zur Verfügung zu stellen.
7. Den Fahrern kann der Veranstalter die von ihnen verbrauchte Treibstoffmenge in Rechnung stellen.
8. **Die Modelle müssen unter Aufsicht eines Tankwartes betankt werden. Dabei muss der Fahrer dem Tankwart vor dem Befüllen ein leeren Tank vorweisen. Das Modell darf nur noch zum starten auf der Bahn von der Tankstelle genommen werden**
9. **Zur** Überwachung der Einhaltung der Treibstoffvorschriften, können Treibstoff Stichproben, nach freier Wahl der Rennleitung, bei einzelnen Fahrern entnommen und überprüft werden.

6.1. Allgemeines

1. Die Europameisterschaft wird jährlich von der FEMA ausgeschrieben. Sie umfasst die individuellen Europameisterschaften in den Klassen I, II; III, IV und V sowie eine für Mannschaftstitel (Nationalmannschaften) über die Klassen I bis V.
2. Die FEMA-Delegiertenversammlung beschliesst den Austragungsort und das Datum für die Europameisterschaften. In abwechselnder Reihenfolge wird den der FEMA angeschlossenen Ländern die Ausrichtung angeboten.
3. Die Durchführung der EM wurde ab 2002 provisorisch wie folgt festgelegt:

Jahr	Land	Ort
2002	Deutschland	Kapfenhardt
2003	Russland	Jaroslavl
2004	Schweiz	Basel
2005	Frankreich	Lyon
2006	Polen	Pila
2007	Russland	Jaroslavl
2008	Ukraine	Stryi
2009		
2010		
2011		
2012		
2013		
2014		
2015		

4. Vor der Durchführung einer Europameisterschaft muss auf der betreffenden Bahn mindestens ein internationales Rennen ausgetragen worden sein.
5. Bei Europameisterschaften müssen die Rennvorschriften gemäss dem Technischen Reglement befolgt werden, jedoch mit nachstehender Ausnahme und Zusätzen.
6. Das Rennen muss innerhalb von **3 Tagen** mit einem Lauf pro Tag durchgeführt werden.
7. Vor dem Rennen muss eine Überprüfung des Fahrzeugscheines stattfinden, zusammen mit einer technischen Überprüfung des Wagens.

8. Die Veranstalter von Europameisterschaften sind verpflichtet, spätestens 8 (acht) Wochen im voraus eine Ausschreibung an alle Mitgliedsländer zu versenden, welche mindestens folgende Angaben enthalten muss:

- Genaue Beschreibung des Standortes der Bahn
- Offizielle Trainingszeiten
- Zeitpunkt für die Kontrolle von Wagen und Fahrerlizenzen
- Startzeiten **für die Rennläufe**
- Ort - und Zeit der FEMA-Delegiertenversammlung
- Evtl. nötige Formalitäten wie Visa etc
- Verschiedene Unterkunftsmöglichkeiten
- Verpflegungsmöglichkeiten
- Ort und Zeit des Kameradschaftsabends bzw. Banketts
- Namentliche Zusammensetzung der Rennleitung (Rennleiter, Zeitnehmer, Kabelwart, Sportkommissare usw.)

6.2. Meldungen

1. Bei Europameisterschaften müssen die Fahrer, unter deren Namen die Wagen laufen, persönlich anwesend sein.
2. Die Anmeldungen für die Europameisterschaft sind an die in der Ausschreibung angegebene Adresse bis spätestens 6 Wochen vor Beginn mit dem offiziellen FEMA-Anmeldeformular termingerecht einzusenden. Nachmeldungen sind nicht zulässig.
3. Teilnehmer aus Übersee können bei einer Europameisterschaft mit einer gültigen internationalen Lizenz ausser Konkurrenz starten und werden in der Rangliste geführt. Sie werden für die Rangliste der Europameisterschaft nicht gewertet.
4. Jedes Land, das seinen finanziellen und sonstigen Verpflichtungen während des Jahres gegenüber der FEMA nachgekommen ist, darf insgesamt 20 Wagen der Klassen I bis V zur Europameisterschaft anmelden. Die Verteilung auf die fünf Klassen ist freigestellt.
5. Der amtierende Europameister zählt nicht zum Kontingent der 20 Wagen. Somit können bis maximal 25 Wagen pro Nation eingesetzt werden, wenn alle Titelträger im selben Land sind.

6. Der amtierende Europameister hat das Recht den Rennlauf seiner Klasse zu eröffnen und im **3.** Lauf als letzter zu starten.

7. Jedes Land muss zur Europameisterschaft einen Mannschaftskapitän ernennen, der allein Gesprächspartner des Veranstalters bei Unstimmigkeiten oder ähnlichem ist.



8.4 Formular Sicherheitsüberprüfung der Speedmodellautobahn
Security Check-Up Form of Speedmodelcar Race Tracks

Land: Country:		Ort der Bahn: Track location:	
Jahr der Erstellung: Year of construction:		Letzte Renovation: Year of last renovation:	
Verantwortliche Person der Bahn: Person responsible for the exploitation:			

Überprüfung der Bahnsicherheitselemente
Check of security elements of the race track

- 1. Zenterpfosten** in Ordnung /OK
Centre post nicht in Ordnung / Not OK

Bemerkungen / Notes: _____

- 2. Verwendete Kabel** in Ordnung /OK
Cables for use nicht in Ordnung / Not OK

Bemerkungen / Notes: _____

- 3. Auffangbande** in Ordnung /OK
Security barrier nicht in Ordnung / Not OK

Bemerkungen / Notes: _____

- 4. Zuschauerabschirmung** in Ordnung /OK
Spectator Screen nicht in Ordnung / Not OK

Bemerkungen / Notes: _____

5. Abstellvorrichtung
Stopping device

- in Ordnung /OK
 nicht in Ordnung / Not OK

Bemerkungen / Notes: _____

6. Fahrerstand
Starting area of drivers

- in Ordnung /OK
 nicht in Ordnung / Not OK

Bemerkungen / Notes: _____

7. Bahnoberfläche
Track surface

- in Ordnung /OK
 nicht in Ordnung / Not OK

Bemerkungen / Notes: _____

Schlussfolgerung: Allgemeiner Zustand der Bahn ist gut /OK
Conclusion: General condition of the track is nicht gut / Not OK

Bemerkungen / Notes: _____

Kontrolleure:
Controllers:

1. _____ (Unterschrift / signature)
2. _____ (Unterschrift / signature)
3. _____ (Unterschrift / signature)

Bahnverantwortliche:
Track representatives:

1. _____ (Unterschrift / signature)
2. _____ (Unterschrift / signature)