

## 1. Zweck des OFMAV - Rennreglement

- 1.1. Es soll helfen, Rennsport 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. Cup, GP 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. Österreichische Meisterschaftsläufe können jedoch nur im Inland veranstaltet werden.
- 2.3. Änderung des Austragungsortes  
Verlegungen (an einen anderen Austragungsort) dürfen nur aus triftigem Grund und nur mit Genehmigung des OFMAV 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, GO oder allg. Reglement 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 OM – (Banner inkl. Sponsoren)

- 4.1. Bei allen OFMAV-OM sollen die ausgegebenen Banner mit aufgedruckten Sponsoren entsprechend platziert werden. Das kleinere Banner an der Vorderseite des Fahrerstandes und das größere Banner als Hintergrund bei der Siegerehrung (und Sachpreisverlosung). Verantwortlich sind die Veranstalter (Kontrolle durch die Sektion).
- 4.2. Zusätzlich sollen Fotos vom Fahrerlager, der Rennstrecke, den Autos, dem Fahrerstand, sowie Start und Action-Szenen vom Rennen und die Siegerehrung (Sachpreisverlosung) – mit dem größeren Banner als Hintergrund - an den Verband mittels „Dropbox“ zu senden.
- 4.3. Zudem soll 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 hat folgendes zu 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)
- 4.4. Jede Sektion kann eigene „Titel“-Sponsoren festlegen, um die Meisterschaften in der Sektion mit diesen Sponsoren zu unterstützen. Hierzu können auch sektionsspezifische Plakate verwendet werden.

## 5. Anforderungen an die Teilnehmer

### 5.1. Haftung

Die Teilnahme an Wettbewerben erfolgt auf eigene Gefahr. Die Teilnehmer tragen die alleinige zivil- und privatrechtliche Verantwortung für alle von ihnen – oder durch die von ihnen eingesetzten Automodelle - verursachten Schäden. Die Teilnehmer verzichten durch Abgabe ihrer Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden am Automodell, auf jeden Anspruch aus Vergehen oder Rückgriff gegen:

- den OFMAV, dessen Funktionäre, Mitglieder und ehrenamtliche Mitglieder,
- den Veranstalter, dessen Beauftragte, Funktionäre und Helfer,
- die Teilnehmer und deren Helfer, sowie eigene Helfer,
- die Behörden und andere Personen,

die mit der Veranstaltung in Verbindung stehen. Diese Vereinbarung wird mit der Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

### 5.2. Sicherheit

- 5.2.1. Beim Betreten des Fahrerpodestes oder bei der Ausübung der Funktionen als Mechaniker oder Streckenposten sollten die 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) Bewerben 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
    - Handyverbot (Stummschaltung & Benutzung)
    - Standplatz sektionsspezifisch
  - Streckenpostendienst
    - Handyverbot (Benutzung)
    - Rauchverbot sektionsspezifisch
    - Festes Schuhwerk sektionsspezifisch
    - Tragen der Warnweste
    - Mindestalter wird sektionsspezifisch geregelt
- 5.5. Nennung
- 5.5.1. Nennungen für OFMAV (sanktionierte) Rennen erfolgt über die OFMAV-Homepage bis zum Nennschluss.
- 5.5.2. Nennschluss, Nachnennungen, etc. sind sektionsspezifisch geregelt.
- 5.6. Fernsteuerung/Senderdeponie
- 5.6.1. Für die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (ETSI 300.328 1.7.1) zeichnet der sog. In-Verkehr-Bringer verantwortlich. Bei Eigenimporten ist dies der „Importeur“, ansonsten der Hersteller. Etwaige Störungen sind dem Rennleiter durch den Fahrervertreter zur Kenntnis zu bringen.

- 5.6.2. Die Sender müssen im Fahrerlager ausgeschaltet sein.
- 5.6.3. Kein Sender darf während des Rennens mit auf die Strecke genommen werden.
- 5.6.4. Wird eine Senderabgabe vom Rennleiter beschlossen, sind die Sender sofort bei der Senderdeponie sowie nach seinem jeweiligen Lauf in abgeschaltetem Zustand abzugeben (siehe Punkt 10).
- 5.7. Technische Abnahme während eines OFMAV sanktionierten Rennens
  - 5.7.1. Jeder Fahrer ist verpflichtet, sein für das Rennen eingesetzte 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 Systeme und jede Gyroskop oder G-Kraft-Sensor unterstützte Lenkungskontrolle, sind strikt verboten. Sensoren sind nur für die passive Datenaufzeichnung erlaubt und dürfen nicht zur Performance Einstellung des Modelles während des Fahrens verwendet werden. Jegliche Art der Telemetrie mit aktiver Übertragung ist verboten. Fahrer, die ein oben beschriebenes System benutzen, werden vom Rennen disqualifiziert und können auf längere Zeit bei OM Läufen gesperrt werden. (Sektionsspezifisch: kann bei anderen Rennserien ausgenommen werden).

## 7. Anforderung an den Verein/Veranstalter

- 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, auf der Rennstrecke vorhanden und im Bereich der Rennleitung oder Kantine für jeden gut zugänglich sein.

- 7.2.7. Bei der Veranstaltung sollen geeignete Löschmittel vorhanden sein. Empfehlenswert sind 2 Geräte für die Brandklassen A, B und C und mind. 1 Löschdecke. Diese sollen an übersichtlichen Stellen im Bereich 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 Zeitnahme-programmes 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-Band (Industrial/Scientific/Medical) meist unter Einsatz eines „Frequency Hopping Verfahren“ Verwendung. Eine gegenseitige Störung der Fahrer ist daher (bei Einhaltung des technischen Standards durch den Hersteller) auszuschließen. Es ist daher grundsätzlich nicht mehr erforderlich eine Senderdeponie einzurichten. Auch kann eine Störung durch Sender, welche zu Wartungs- und Einstellarbeiten im Fahrerlager in Betrieb genommen werden, ausgeschlossen werden. Daher dürfen Sender durch die Fahrer 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 Fahrerververtreters 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 1. November 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. Die Freigabe der Fahrer zum Event, erfolgt durch den jeweiligen Sektionsobmann 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.
  - Europameisterschaft 1 Klasse pro Event € 130,-
  - Europameisterschaft 2 Klassen pro Event € 185,-
  - Grand Prix pro Klasse € 50,-
- 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 2024 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 € 269,50

13.5. Für 2024ff 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 € 269,50  
OFMAV-WORLD's-Elektro-Nenngeld pro Starter 2 Klassen € 297,--

Auszug aus IFMAR General Rules:

- Entry fee 2 classes electric\* USD 275.-
- Entry fee IC class\* USD 250.-
- Entry fee stand alone electric\* USD 250.-
- Entry fee short 3 days event\* USD 225.-

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 Veranstaltungen (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.