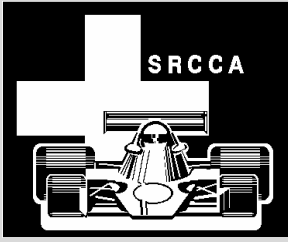


SWISS R / C CAR CLUBS ASSOCIATION



Verband Schweizerischer Clubs für ferngesteuerte Automodelle

Association des clubs suisses pour modèles d'autos radiocommandées

Associazione dei clubs svizzeri per automodelli radiocommandati

Rennreglement Elektro 2006

SRCCA Technische Kommission, Abteilung Elektro

Obmann Offroad

Roger Bracher
Geissenstrasse 6
8712 Stäfa
Tel. 043/818 00 25

e-mail: e10or@srcca.ch

Obmann Flachbahn

Peter Imboden
Postfach 204
4616 Kappel
Tel: 062/216 57 69
Jeweils mittwochs 19.00 – 21.00

e-mail: e10tr@srcca.ch

Internet: <http://www.srcca.ch>

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeiner Teil	Seite 3
1.1 Startplätze für EM und WM	Seite 3
1.2 Allgemeine SM Organisation	Seite 3
1.3 Rennleitung und Jury an SM Läufen	Seite 3
1.3.1 Protestablauf	Seite 3
1.4 Streckenposten	Seite 4
1.5 Fahrerpodest und Fahrerlager	Seite 4
1.6 Strafgründe und Strafmass	Seite 4
1.7 Technische Inspektion	Seite 5
1.8 Allgemeine Technische Anforderungen	Seite 5
1.8.1 Fahrzeugwechsel	Seite 5
1.8.2 Fahrhilfe	Seite 5
1.8.3 Akkus	Seite 5
1.8.4 Motoren	Seite 5
1.8.5 Sendeanlagen	Seite 5
1.9 Sicherheit	Seite 5
2. E10 TC Tourenwagen	Seite 6
2.1 Streckenanforderung	Seite 6
2.2 Rennablauf	Seite 6
2.2.1 Training	Seite 6
2.2.2 Qualifikation	Seite 6
2.2.3 Final	Seite 6
2.3 Rennablauf bei Regen	Seite 6
2.4 Zeitplan	Seite 7
2.5 Technische Spezifikationen	Seite 7
2.5.1 Allgemeine Anforderungen	Seite 7
2.5.2 Abmessungen der Autos	Seite 7
2.5.3 Reifen	Seite 7
2.5.4 Homologation von Reifen	Seite 7
2.6 Spezielle Regelung für TC Amateur	Seite 8
2.6.1 Startberechtigung	Seite 8
2.6.2 Motoren	Seite 8
2.6.3 Untersetzung	Seite 8
3. E10 OR, 2WD, 4WD und Monster	Seite 9
3.1 Pistenanforderung	Seite 9
3.2 Rennablauf	Seite 9
3.2.1 Training	Seite 9
3.2.2 Qualifikation	Seite 9
3.2.3 Final	Seite 9
3.3 Rennablauf bei Regen	Seite 9
3.4 Zeitplan	Seite 10
3.5 Technische Spezifikationen	Seite 10
3.5.1 Allgemeine Anforderungen	Seite 10
3.5.2 Abmessungen Buggys	Seite 10
3.5.3 Monster-Truck	Seite 10
3.5.4 Reifen	Seite 10
3.6 Spezielle Regelung für Offroad Amateur	Seite 10
3.6.1 Startberechtigung	Seite 10
3.6.2 Reifen	Seite 11
3.6.3 Motoren	Seite 10
3.6.4 Untersetzung	Seite 10
4. Schlussbestimmungen	Seite 10
4.1 Punkteverteilung	Seite 10
4.2 Preise	Seite 10
4.3 EFRA Reglement	Seite 10

Allgemeiner Teil

1.1 Startplätze für EM und WM

- a) Startplätze für EM und WM werden gemäss EFRA anlässlich der Sektionssitzung der AGM vergeben und im Protokoll aufgeführt.

1.2 Allgemeine SM Organisation

- a) Übersicht der Elektro Kategorien:
- o E10 TC Ama Touring Car Amateur
 - o E10 TC Exp Touring Car Expert
 - o E10 OR Ama Offroad Amateur
 - o E10 OR 2WD Exp Offroad 2WD Expert
 - o E10 OR 4WD Exp Offroad 4WD Expert
 - o E10 MT Offroad Monster Truck
- b) Zum Start an einem Schweizermeisterschaftslauf ist jeder Fahrer, ob lizenziert oder nicht, zugelassen. Bei den E10 TC Exp besteht jedoch die Lizenzpflicht.
- c) In die Jahreswertung 2006 kommen in allen anderen Kategorien jedoch nur Fahrer, die im Besitze einer gültigen SRCCA Lizenz sind.
- d) Sollten in der E10 TC Ama mehr als 5 ausländische, nicht lizenzierte Fahrer am Start sein, so werden diese in einer eigenen Gruppe gestartet und separat gewertet.
- e) Die Offroad Amateur (E10 OR Ama) und die Monster Truck Klasse (E10 MT) werden 2006 als Swissscup gefahren. Für Schweizer und Personen mit Wohnsitz in der Schweiz ist keine Lizenz erforderlich, sie werden in der Jahresrangliste gewertet. Ausländische Fahrer die keinen Wohnsitz in der Schweiz haben, kommen auch im Swissscup nur dann in die Jahreswertung, wenn sie im Besitze einer gültigen SRCCA Lizenz sind.
- f) Die Auswahl der Austragungsorte von SM Rennen wird im Falle von mehreren Bewerbern durch eine Fahrerumfrage gemacht.
- g) Anmeldungen für SM Rennen müssen 4 Wochen vor dem Anlass an die Fahrer verschickt werden. Die Anmeldung muss über die Kategorie und den Austragungsort genau Auskunft geben.
- h) Das Startgeld für SM Rennen beträgt CHF 20.-. (E10 OR CHF 25.- und CHF 15.- für Jugendliche). Der Anmeldeschluss des Veranstalters ist unbedingt einzuhalten und es müssen mindestens 2 Frequenzen angegeben werden. Spätmelder werden in die Gruppen eingeteilt, wo es noch Platz hat. Wenn es keinen Platz mehr hat, fährt er nicht (Samstagabend ist die Gruppeneinteilung definitiv). Der Veranstalter hat das Recht, für verspätete Anmeldungen bis zu CHF 10.- zusätzlich zu verlangen.

1.3 Rennleitung und Jury

- a) Der Rennleiter hat die Autorität für den Anlass, ihm zur Seite steht die Jury.
- b) Der SRCCA Klassenobmann ist oberstes Organ auf dem Platz. Er oder sein Stellvertreter überwacht die Rennleitung und Jury. Er kann nötigenfalls einschreiten und Entscheide treffen, wenn die örtliche Rennleitung dies wünscht oder nicht im Sinne des Reglements handelt.
- c) Der Rennleiter oder sein Stellvertreter muss während des Trainings und des Rennens anwesend sein.
- d) Der Rennleiter ist verpflichtet, während des gesamten Anlasses ausschliesslich das Geschehen auf der Rennbahn zu beobachten. Er erteilt Strafen bei unkorrektem Verhalten der Fahrer. Er darf mit der Zeitmessung und Lautsprecherdurchsagen nichts zu tun haben.
- e) Die Jury besteht aus dem Rennleiter und vier Fahrervertreter aus verschiedenen Vereinen, die nicht aus dem organisierenden Klub stammen. Die Fahrervertreter werden vor dem Start an der Fahrerbesprechung durch die anwesenden Fahrer gewählt. Bei technischen Problemen wird der technische Inspektor hinzugezogen.
- f) Die Fahrervertreter sind Anlaufstellen für die Fahrer. Ihre Pflicht ist es, Anfragen und Proteste der Fahrer an die Rennleitung weiterzuleiten und sie in der Jury zu behandeln.
- g) Die Jury tritt bei unvorhergesehenen Ereignissen und bei Protesten zusammen. Jedes Jurymitglied ist in der Lage eine Jurysitzung einzuberufen, wenn entsprechende Ereignisse vorliegen.
- h) Die Jury ist für die Organisation und einen guten Rennablauf nicht verantwortlich.
- i) Die Jury kann nur in der Interpretation der offiziellen Reglemente entscheiden. Sie kann sie weder abändern, ignorieren, noch eigene Regeln aufstellen.
- j) Juryentscheide sind am Ende der Veranstaltung dem SRCCA Klassenobmann in schriftlicher Form zu übergeben.

1.3.1 Protest Ablauf

- a. Protest einlegen können nur am Rennen teilnehmende Fahrer.
- b. Proteste müssen innert 20 Minuten nach dem Vorfall, oder nachdem das Rundenprotokoll ausgehängt wurde, in schriftlicher Form dem Rennleiter übergeben werden. (Die Zeit des Ausdruckes ist massgebend).
- c. Die Protestgebühr beträgt CHF 20.-. Diese muss dem Rennleiter übergeben werden, bevor er den Protest akzeptiert. Der Rennleiter muss den Zeitpunkt der Protestannahme notieren.
- d. Der Protest muss genaue Informationen enthalten, damit die Jury (Rennleiter und Fahrervertreter) in der Lage ist, darüber zu diskutieren und zu entscheiden.
- e. Die Jury behandelt den Protest und entscheidet innerhalb 30 Minuten nach dem Protesteingang. Im Extremfall kann die Entscheidung auf max. 60 Minuten ausgedehnt werden. Bei Protesten in den Vorläufen muss ein Protest bis spätestens 20 Minuten vor dem Start zu den Finalen entschieden sein.
- f. Proteste gegen einen Finalisten, müssen vor dem nächsten Start dieses Fahrers entschieden sein. Notfalls kann der Start des entsprechenden Finales bis max. 10 Minuten hinausgeschoben werden.
- g. Nach dem letzten Lauf des Tages, wenn die Resultate ausgehängt werden, läuft eine Protestfrist von 10 Minuten. Die Zeit, zu der die Resultate ausgehängt werden, muss auf dem provisorischen Resultatsblatt vermerkt sein. Während dieser 10 Minuten können Proteste gegen das Resultat dem Rennleiter eingereicht werden. Geht in diesen 10 Minuten Protestfrist kein Protest ein, sind die Resultate definitiv und offiziell.
- h. Die Protestgebühr von CHF 20.-- muss bei Gutheissung des Protestes sofort zurückerstattet werden. Wird der Protest abgelehnt, geht die Protestgebühr zu Gunsten des Veranstalters.

- i. Der Rennleiter kann Resultate im Sinne des Reglements auch dann korrigieren, wenn keine Proteste eingegangen sind.
- j. Protest gegen die Jury, Rennleiter sind nicht möglich. Die Entscheide sind endgültig und können nicht angefochten werden.

1.4 Streckenposten

- a) Jeder Fahrer ist verpflichtet, der seiner Gruppe nachfolgender Gruppe Streckenposten zu stehen, wobei bei der ersten Gruppe die Fahrer der letzten Gruppe Streckenposten stehen.
- b) Nur Fahrer können und müssen Streckenposten stehen. Ersatz kann ein Fahrer nur mit der Zustimmung des Rennleiters stellen.
- c) Den Streckenposten ist es nicht erlaubt, als Mechaniker zu wirken. Ist ein Auto defekt, wird es auf das Dach an die Seite der Piste gelegt.
- d) Für fehlende Streckenposten infolge unterbesetzter Gruppen, muss der Organisator für jeden nicht besetzten Platz einen Ersatz stellen.
- e) Doppelstarter sind selber dafür verantwortlich, dass ein Ersatz sein Streckenpostenplatz einnimmt. Dieser ist dem Rennleiter zu melden.

1.5 Fahrerpodest und Fahrerlager

- a) Das Fahrerpodest muss so bemessen sein, dass jeder Fahrer genügend Platz hat. Die Höhe muss so bemessen sein, dass jeder Teil der Strecke gut sichtbar ist. Der Aufgang muss eine stabile und sichere Treppe sein. Das Fahrerpodest muss gegen schlechtes Wetter gut geschützt sein oder mit wenigen Handgriffen geschützt werden können.
- b) Das Senderdepot muss nahe bei dem Podest sein. Die Sender müssen gegen schlechtes Wetter geschützt und sicher aufbewahrt werden. Das Senderdepot muss während dem ganzen Renntag beaufsichtigt werden, so dass keine unbefugten Personen Zugang haben.
- c) Das Fahrerpodest sollte während eines Laufes weder verlassen noch betreten werden. Fahrer die einen Ausfall erleiden, dürfen das Fahrerpodest nur dann verlassen, wenn dies nicht störend für die anderen Fahrer erfolgen kann. Ansonsten bleiben sie bis zum Ende des Laufes auf dem Podest und verhalten sich ruhig.
- d) Das Fahrerlager muss von der Strecke aus gut erreichbar sein und es darf sich nicht zu weit von der Strecke befinden.
- e) Eine 220 Volt Stromversorgung muss im ganzen Fahrerlager gewährleistet werden. Die örtlichen Sicherheitsbestimmungen müssen jedoch eingehalten werden.

1.6 Strafgründe und Strafmass

- a) Generell sollten Zeitstrafen immer als „Stop and Go“ Strafen ausgeführt werden. Wird eine Zeitstrafe in den letzten 30 Sekunden des Laufes ausgesprochen, so wird sie am Schluss des gefahrenen Laufes bei der 1. gefahrenen Runde dazugezählt. Der Rennleiter informiert den Fahrer über Grund und Dauer der Strafe.
- b) Ausgesprochene Strafen müssen auf den Rundenprotokollen notiert werden, auch auf denen die aufgehängt werden.
- c) Eine Liste aller ausgesprochenen Strafen muss am Ende der Veranstaltung dem Klassenobmann zusammen mit der Rangliste übergeben werden.
- d) Mögliche Strafen sind: Verwarnung, „Stop and Go“, Zeitstrafe von 10 Sekunden Dauer, Rundenabzug, zuletzt gefahrener Lauf streichen, bester bisher gefahrener Lauf streichen, Disqualifikation für das ganze Rennen.

1.6.1 Bei folgenden Gründen wird die Bestrafung im Ermessen des Rennleiters, unter Berücksichtigung der Grösse des Verstosses, ausgesprochen.

- a. Abkürzen
- b. Unsportliches, unfaires Fahren
- c. In entgegengesetzter Richtung die Piste befahren
- d. Fluchen und Ausrufen auf dem Fahrerstand
- e. Anordnungen der Rennoffiziellen nicht befolgen
- f. Ungebührliches Verhalten und Benehmen auf dem Platz

1.6.2 Folgende Verstösse werden mit folgenden Strafen geahndet.

- a. Frühstart wenn Startsignal noch nicht gegeben wurde: Verwarnung, beim 2. Mal: Ausschluss von diesem Lauf.
- b. Frühstart wenn Startsignal nicht mehr aufgehalten werden kann: „Stop and Go“.
- c. Fahrzeugwechsel während des Rennens ohne Erlaubnis des Rennleiters: bis dahin bester Lauf streichen.
- d. Frequenzwechsel ohne die Erlaubnis des Rennleiters: Disqualifikation vom Rennen.
- e. Manipulationen am Amateurmotor inkl. Kohlen und Federn: Disqualifikation vom Rennen.
- f. Fahrzeug nach dem Lauf nicht bei der technischen Kontrolle deponieren: zuletzt gefahrener Lauf streichen.
- g. Sender nicht im Senderdepot abgeben: bis dahin bester Lauf streichen.
- h. Nicht Streckenposten stehen oder Ersatz stellen ohne Erlaubnis des Rennleiters: bester Lauf streichen. Dies gilt für Vor- und Finalläufe getrennt.
- i. Fahrzeug entspricht nicht den technischen Anforderungen: zuletzt gefahrener Lauf streichen.
- j. Reglementwidrige Reifen gefahren: Wenn ein Fahrer in einem Wertungslauf (Vorlauf oder Final) keine markierten Reifen fährt, so wird ihm der bisher schnellste Lauf gestrichen. Bei Wiederholung wird er von der Veranstaltung ausgeschlossen.

1.7 Technische Inspektion

- a) Die Autos müssen zur Wagenabnahme vorgezeigt werden sobald die Organisatoren dies verlangen.
- b) Die technische Kontrolle beinhaltet eine gründliche Wagenüberprüfung, bestehend aus einer Motor-, Akku- und Fahrzeugprüfung, sowie einer Gewichts- und Abmessungskontrolle.
- c) Es wird nur ein Auto pro Fahrer und Klasse akzeptiert.
- d) Wenn ein Auto nicht den technischen Bestimmungen entspricht, können vor der definitiven technischen Abnahme Änderungen vorgenommen werden.
- e) Der technische Inspektion kann ohne Begründung eine Wagenkontrolle eines an den Start gehenden Autos zu jedem Zeitpunkt des Rennens verlangen.
- f) Alle Autos müssen sofort und ohne Umwege nach Beendigung jedes Laufes bei der technischen Inspektion mit persönlichem Kontrollblatt (nur bei Tourenwagen mit persönlichem Kontrollblatt) deponiert werden. Dort werden sie stichprobeartig kontrolliert. Die technische Inspektion ist nicht verpflichtet, nach jedem Lauf alle Prüfungen durchzuführen. Der Fahrer soll auf dem persönlichen Kontrollblatt (nur Tourenwagen) sehen können, was wann kontrolliert wurde. Autos bleiben solange bei den Offiziellen, bis der darauf folgende Lauf beendet ist. Der Fahrer ist in jedem Fall selber dafür verantwortlich, dass sein Fahrzeug bei der technischen Inspektion deponiert wird, auch wenn er einen Mechaniker hat.

1.8 Allgemeine Technische Anforderungen

1.8.1 Fahrzeugwechsel

- a. Fahrzeugwechsel während des Renntages ist in allen Klassen nicht erlaubt. Das Chassis darf nur mit Zustimmung des Rennleiters gewechselt werden. Fahrzeugwechsel wird nur bewilligt, wenn der Fahrer beweisen kann, dass sein Fahrzeug nicht mehr zu reparieren ist (Chassisbruch usw.).

1.8.2 Fahrhilfen

- a. Es kann jeder Fahrtenregler benutzt werden, sofern er den Zeitmesscomputer nicht stört. Er muss innerhalb des Fahrzeuges liegen und darf nicht durch die Karosserie ragen.
- b. Jegliches Mittel, dass auf elektronischem Weg Steuerung, Aufhängung oder Haftung des Fahrzeuges mittels Sensoren an irgendeinem beweglichen Teil kontrolliert, ist verboten.
- c. Alle Steuerfunktionen dürfen nur durch den Sender beeinflusst werden. Einrichtungen welche die Steuerfunktionen durch Bewegungen oder Beschleunigung des Autos beeinflussen, sind nicht erlaubt.

1.8.3 Akkus

- a. Es sind nur NiCd und NiMH Zellen der grössere Sub C erlaubt. Die Grösse der einzelnen 1.2 Volt Zellen ist nominal 23 mm Durchmesser, 43 mm Länge plus Herstellertoleranzen.
- b. Die Fahrzeuge werden mit nominal 7.2 Volt und 6 Zellen betrieben.
- c. Für 2006 sind in den Expert Kategorien nur die Akkus aus der Homologationsliste 2006 und frühere Liste zugelassen. (Siehe EFRA Liste im Anhang).
- d. In der Amateurrkategorie sind nur die Akkus aus der Homologationsliste **2005** und frühere Listen zugelassen. (Siehe EFRA Liste im Anhang).
- e. Es liegt in der Verantwortung des Fahrers, die Legalität seiner Zellen zu beweisen.
- f. Akkus dürfen während einem Lauf weder geladen, noch ausgewechselt werden.

1.8.4 Motoren

- a. Es sind nur Motoren mit 12 Windungen (E10 TC) bzw. mit 10 Windungen (E10 OR) oder mehr erlaubt. Zur Kontrolle werden die Motoren stichprobeartig mit einem speziellen Messgerät gemessen. Der Wert für die 12er Motoren darf 16.0 μ H nicht unterschreiten.
- b. Gehäusedurchmesser 36 mm, Gehäuselänge 50 mm (ohne Lagergehäuse und Welle), Ankerlänge 23 mm. Alle Abmessungen plus Herstellertoleranzen.
- c. Erlaubte Motormodifikationen: Neuwickeln, epoxieren, auswuchten, Motorkohlen, Kühllöcher und Kugellager. Die abgenommenen Gehäuse, Magnete, Anker und Endglocken müssen benützt, können aber modifiziert werden.
- d. Die Auswechslung aller Teile von legalen Motoren untereinander ist erlaubt, ausser bei den Amateurrkategorien.
- e. Die Motoren müssen entstört sein.
- f. Für die Amateur Kategorien existiert ein Einheitsmotor. Siehe 2.6.3 a) und 3.6.3a).
- g. Bürstenlose Motoren sind nicht zugelassen.

1.8.5 Sendeanlage

- a. Jeder Fahrer ist selber verantwortlich für die Legalität seiner Sendeanlage und für die benutzten Frequenzen.
- b. Der Veranstalter und der Verband lehnen jegliche Haftung ab für illegal eingesetzte Sendeanlagen und Frequenzen (Legalität gemäss Weisungen BAKOM).

1.9 Sicherheit

- a) Die Sicherheit der Zuschauer hat erste Priorität und muss beim Pistenbau und bei den Zuschaueranlagen unbedingt genügend Beachtung gegeben werden.
- b) Auch die Sicherheit der Rennoffiziellen, Streckenposten, Helfer, Fahrer und Begleitpersonen muss gewährleistet werden.
- c) Streckenbegrenzungen und Teller müssen so platziert werden, dass Fahrzeuge bei deren Berührung nicht in die Zuschauerräume fliegen können.
- d) Ein Sanitäter sollte an Anlässen zugegen sein, an denen eine grosse Menschenmenge erwartet wird.
- e) Polizei und Notarzt müssen einen leichten Zugang zu allen Anlagenbereichen haben.

2.E10 TC, Tourenwagen

2.1 Strecken Anforderung

- a) Grösse der Bahn: Länge: Min. 100 Meter
Breite: Min. 2.5 Meter an allen Stellen
- b) Das Pistenlayout muss Links- und Rechtskurven und eine oder mehrere Geraden umfassen.
- c) Die Fahrzeuge müssen daran gehindert werden, auf andere Teile der Strecke zu gelangen.

2.2 Rennablauf

- a) Die SM wird 2005 in den Kategorien E10 TC Exp (Tourenwagen Expert) und E10 TC Ama (Tourenwagen Amateur) ausgerichtet.
- b) Alle Vorläufe und Finale dauern 5 Minuten plus die Zeit, die für die letzte Runde benötigt wird. Die letzte Runde muss in 40 Sek. beendet werden. Die Endzeit für Fahrer, welche vorzeitig vor Ablauf der Renndauer das Rennen verlassen, wird die Rennzeit mit gefahrenen Runden und Renndauer gesetzt.
- c) Die Jahreswertung setzt sich aus der Anzahl (6) ausgetragenen SM Rennen, mit 1 Streichresultat für Expert und 2 Streichresultate für Amateur zusammen.
- d) Der Klassenobmann kann dem Rennleiter die Gruppeneinteilung vorgeben.
- e) Training
 - a. Am Samstag ist ein freies Training in Gruppen getrennt nach Amateur und Expert zu ermöglichen. Nach Möglichkeit ist das „Magnettafelsystem“ durchzuführen, wobei die Gruppenanzahl anteilmässig der jeweiligen Teilnehmerzahl entsprechen soll. Ist dies nicht möglich, sollten bei grosser Teilnehmerzahl oder engem Fahrerpodest mindestens 3 kontrollierte Trainings in den Vorlaufgruppen durchgeführt werden.
 - b. Ein kontrolliertes Training mit Gruppeneinteilung und Zeitmessung sollte wenn möglich zur Kontrolle der Zeitmessanlage und der Ausmerzungen von Funkstörungen durchgeführt werden.
 - c. Findet ein kontrolliertes Training statt, muss jeder Fahrer mit eingeschaltetem Sender in seiner Gruppe präsent sein, um Fernsteuerungsprobleme festzustellen.
 - d. Bei Funkstörungen wird keine Rücksicht auf Fahrer genommen, die am kontrollierten Training nicht anwesend waren.

2.2.1 Qualifikation

- a. Es werden 3 bis 6 Vorläufe gefahren. In den Vorläufen kommt der Einzelstart zur Anwendung.
- b. Die Qualifikation basiert, bei 3 Vorläufen auf der schnellsten Zeit. Bei 4 gefahrenen Vorläufen werden die zwei besten und bei 5 und 6 die drei besten Vorlaufplätze nach Punkten gewertet. Wird in Hallen auf Teppich gefahren so kann auch bei 4 gefahrenen Vorläufen und mehr nach Runden und Zeit gefahren werden. Bei 4 VL werden zwei und ab 5 VL werden die drei schnellsten VL zusammengezählt.
- c. Wenn nach Punkten gewertet wird, ist folgende Punktetabelle anzuwenden: Sieger 100, zweiter 98, dritter 97, usw. Ist ein Fahrer nicht am Start oder bleibt er bei der Technischen Kontrolle hängen, dann erhält er 0 Punkte. Im Falle von Punktgleichheit entscheidet das bessere Einzelergebnis. Besteht immer noch Gleichstand, entscheidet die bessere Vorlaufzeit.
- d. Die Startreihenfolge ist im 1. Vorlauf analog der Startnummer, in den weiteren Vorläufen wird nach der aktuellen Zwischenrangliste gestartet.
- e. Die Vorlaufgruppen bestehen aus maximal 10, minimal 6 Fahrern. Es sollen nach Möglichkeit alle Gruppen gleich gross sein.
- f. Die Qualifikationsresultate entscheiden die Startposition in den Finalen.

2.2.2 Finale

- a. Es werden 3 A-Finale gefahren. Es wird nach dem Punktesystem gewertet. Der Sieger eines Finallaufes erhält 10 Punkte, der zweite Platz 9 und so weiter bis zu 1 Punkt für den 10. Platzierten. Ist ein Fahrer nicht am Start oder bleibt er bei der Technischen Kontrolle hängen dann erhält er 0 Punkte. Es werden die zwei besten Punktergebnisse zusammengezählt. Im Falle von Punktgleichheit entscheidet das bessere Einzelergebnis. Besteht immer noch Gleichstand, entscheidet die beste Finalzeit. Führt auch das zu keinem Ergebnis, entscheidet die zweitbeste Finalzeit. Sollte auch dies zu keinem Ergebnis führen, wird die Vorlaufplatzierung hinzugezogen.
- b. B, C, D.....Finale werden nur zweimal gefahren. Hier wird der zeitbessere Lauf gewertet.
- c. Pro Final sind immer 10 Fahrer am Start. Alle Fahrer nehmen an einem Final teil. Ausgenommen ist der letzte Final. Sind dort weniger als 4 Fahrer eingeteilt, so fällt dieser weg.
- d. Die Fahrzeuge starten in Formel 1 Aufstellung.

2.3 Rennablauf bei Regen

- a) Bei zweifelhafter Witterung kann der Rennleiter entscheiden ob das Rennen nach Punktesystem (Regen) oder im Zeitwertmodus ausgetragen wird. Diese Entscheidung gibt er an der Fahrerbesprechung bekannt.
- b) Als nass wird dann ein Rennen bezeichnet, wenn es auf der Rennstrecke noch irgendwelche feuchte Stellen hat.
- c) Sollte es während eines Vorlaufdurchganges zu regnen anfangen, so wird dieser Vorlauf abgebrochen und der gefahrene Vorlauf neutralisiert. In diesem Fall muss den Fahrern 15 Minuten Zeit eingeräumt werden, um das Fahrzeug auf die neue Situation einzustellen. Weitergefahren wird anschliessend mit der nachfolgenden Gruppe in jedem Fall im Punktesystem. Die bereits gefahrenen Gruppen werden diesen Vorlauf nachholen. Ihnen muss genügend Zeit eingeräumt werden. Es ist darauf zu achten, dass die Vorlaufdurchgänge so gewertet werden, dass die hintereinander gefahrenen Gruppen als ein Vorlaufdurchgang gewertet werden. Die daraus folgenden Änderungen im Zeitplan und in der Gruppenreihenfolge sind so schnell wie möglich bekannt zu geben.
- d) Bei der Punktwertung werden die zwei besseren Vorläufe gezählt.
- e) Sind am Renntag bis 14 Uhr keine zwei gültigen Vorläufe zustande gekommen, so werden an Stelle der Finalläufe weitere Vorläufe gefahren. Es müssen mindestens drei gültige Vorläufe gefahren worden sein, um das Rennen zu werten.
- f) Werden keine Finalläufe gefahren, so werden bei 3 und 4 gültigen Vorläufen die besseren 2 und bei 5 die besseren 3 Vorläufe gewertet.

- g) Sollten bis am Abend keine drei Vorläufe gefahren worden sein, so wird das ganze Rennen neutralisiert und für ungültig erklärt.
- h) Können die Finalläufe erstellt werden, so werden sie unabhängig der Wettersituation zu Ende gefahren und wie unter Punkt 2.2.3 gewertet.
- i) Nur der Rennleiter kann ein Rennen unterbrechen, später starten oder früher beenden. Er kann dies jederzeit tun, wenn damit eine Vorlaufrunde nicht neutralisiert werden muss.
- j) Im Zweifelsfall oder wenn der Rennleiter nicht im Sinne des Reglements entscheidet, kann der SRCCA Klassenobmann oder sein Stellvertreter einschreiten und den Rennleiter überstimmen.

2.4 Zeitplan

- a) Folgender Zeitplan ist als Richtplan zu verstehen und kann vom Veranstalter je nach Teilnehmerzahl, Wetterbedingungen und anderen Ereignissen geändert werden. Er sollte jedoch wenn möglich immer eingehalten werden. Der Zeitplan muss ausgehängt werden.
 Samstag:
 bis 10.00 Uhr Piste gesperrt.
 10.00 bis 18.00 Freies Training mit Anmeldung und technischer Kontrolle.
 Der Trainingsbeginn muss vom Veranstalter auf der Anmeldung definiert und eingehalten werden. Das Training darf aber nicht vor 10.00 beginnen. (siehe auch Punkt 2.2 e) b und c).

 Sonntag:
 07.30 Arealöffnung
 08.00 Fahrerbesprechung und Senderabgabe
 bis 08.30 Piste gesperrt
 08.30 Start zum kontrollierten Training oder 1. Vorlauf
 09.40 Start zum 1. Vorlauf (2. Vorlauf)
 10.50 Start zum 2. Vorlauf (3. Vorlauf)
 13.00 Start zum 3. Vorlauf (4. Vorlauf)
 14.40 1. Finallauf
 15.50 2. Finallauf
 16.50 3. Finallauf (nur A – Finalisten)
 17.15 Siegerehrung
- b) Die Veranstaltung soll nach Möglichkeit am Sonntag spätestens um 18.00 Uhr mit der Siegerehrung beendet werden.

2.5 Technische Spezifikationen E10 TC

2.5.1 Allgemeine Anforderungen

- a. Touring Car Fahrzeuge (E10 TC) sind Strassen- oder Rennfahrzeuge welche ab 1995 gebaut oder ab diesem Jahr in einer beliebigen Rennklasse eingesetzt wurden.
- b. Die Karosserien sollen adäquate Repräsentationen von richtigen Tourenwagen sein.
- c. Es sind in allen Kategorien 4-türige Tourenwagen, FIA Klasse 2 4-türig und DTM 2000 Fahrzeuge zugelassen. GT, Formel-Autos, Gruppe C, NASCAR, Minivans, Trucks und ähnliches sind nicht zugelassen.
- d. Das Heck der Karosserie muss der Ausschnittlinie entlang ausgeschnitten werden. die Details der Rücklichter müssen erhalten bleiben. Das Seitenprofil darf nicht verändert werden. Es darf von oben gesehen kein Fahrzeugteil, Rammer oder Teil eines Reifens aus der Karosserie hervorstehen. Die Fenster müssen klar sein, getönte Scheiben sind nicht erlaubt. Andere Öffnungen in der Karosserie, ausser für Karosseriebefestigung, Antenne und Transpondermontage, sind nicht erlaubt (im speziellen keine ausgeschnittenen Fenster).
- e. Ein Flügel darf am Heck angebracht werden. Er darf jedoch nicht über den höchsten Punkt des Fahrzeugdaches hinausragen (dies gilt auch für die Winglets). Der Entfernteste Punkt des Spoilers darf horizontal maximal 10mm von der Heckkante der Karosserie entfernt sein. Aerodynamisch geformte Chassis und zusätzlich angebrachte Unterböden oder Diffusoren sind nicht erlaubt.
 Flügel / Spoiler Dimensionen: Max. Tiefe: 40 mm
 Max. Breite: Fahrzeugbreite
 Winglets: Max. 25 x 40mm (Höhe x Länge)
- f. Alle Fahrzeuge müssen Einzelradaufhängung an allen vier Rädern besitzen, Direktantrieb, Pro10-Autos und ähnliches sind nicht erlaubt. Zugelassen sind sowohl 2- als auch 4-radgetriebene Fahrzeuge.
- g. Der Gebrauch von Mehrganggetrieben ist nicht erlaubt.
- h. Starre Überrollantennen sind nicht erlaubt.

2.5.2 Abmessungen

- Breite über alles: min. 170 mm max. 190 mm (mit Karosserie max. 200 mm)
- Länge über alles: max. 460 mm
- Fahrzeughöhe: min. 110 mm max. 170 mm ab OK Böckli (siehe Anhang F)
- Radstand: min. 250 mm max. 270 mm
- Bodenfreiheit: min. 4 mm wenn Indoor auf Teppich gefahren wird
- Gewicht: für 4WD min. 1500 Gramm (ohne Transponder, inkl. Personell Transponder)
für 2WD min. 1350 Gramm (ohne Transponder, inkl. Personell Transponder)

2.5.3 Reifen

- a. Es ist nur das von der SRCCA homologierte Rad zugelassen. Der Fahrer ist für die Legalität seiner Reifen selber verantwortlich. (siehe Anhang B)
- b. Je Rennen sind pro Fahrer nur ein Reifensatz, d.h. 4 Räder, für die Vorläufe und die Finale erlaubt. Der markierte Satz wird von der technischen Kontrolle des Veranstalters vor dem 1. Vorlauf an den Fahrer abgegeben. Wenn das Rad defekt ist, muss es dem SRCCA Obmann oder seinem Stellvertreter vorgewiesen werden. Er entscheidet über einen Ersatz für dieses Rad.
- c. Bei Regen darf nur der SRCCA homologierte Reifen eingesetzt werden.
- d. Es sind nur geruchlose Reifenreiniger oder Haftmittelzusätze zugelassen und sie müssen dem Organisator vor dem Rennen zur Genehmigung vorgelegt werden. Der Veranstalter hat das Recht bestimmte Haftmittel zu verbieten. Die Reifenhaftmittel müssen so aufgetragen werden, dass sie

keine Spuren auf dem Belag hinterlassen. Der Veranstalter hat das Recht, auf seiner Piste Reifenhaftmittel zu verbieten. Dies muss in der Ausschreibung jedoch ausdrücklich vermerkt werden. Der Veranstalter ist für die Durchsetzung und Kontrolle dieses Verbotes selber verantwortlich.

- e. Die Räder sollten auf dem Rennplatz durch einen Fachhändler zum normalen Verkaufspreis angeboten werden.

2.5.4 Homologation von Reifen

- a. Importeure, die ihre Produkte für das darauf folgende Jahr homologieren lassen wollen, müssen den Vertrieb an den Fachhandel und die Lieferung dieser Reifen für die ganze Saison gewährleisten.
- b. Sie schicken 3-5 Reifensätze (1 Satz = 4 Stück) des entsprechenden Typs original verpackt an den SRCCA Klassenobmann Elektro-Flachbahn unter Angabe des Herstellers, der Herkunft, der genauen Bezeichnung, der Verfügbarkeit und des aktuellen Verkaufspreises.
Die Reifen müssen folgenden Anforderungen entsprechen:
 - Nur gegossene, schwarze Hohlkammerreifen als Slicks
 - Typ und/oder Hersteller von aussen gut erkennbar
 - Reifendurchmesser: max. 70 mm
 - Reifenbreite: 24 mm
 - Felgenbreite: 24 mm
- c. Die Reifen sollten jeweils bis am 01. Mai des laufenden Jahr beim Klassenobmann Elektro-Flachbahn eingetroffen sein. Der Klassenobmann lässt die Reifen dann auf verschiedenen Rennstrecken testen. Nach dem 31. Juli werden keine Reifen mehr zur Prüfung angenommen. Die Homologationsliste wird Ende Januar veröffentlicht und tritt sofort in Kraft.
- d. Die technische Kommission der SRCCA wird diese Reifen einer genauen Überprüfung unterziehen und entscheiden, ob dieses Produkt in die Homologationsliste aufgenommen wird. Der Reifen wird später wieder an den Einsender zurückgeschickt.
- e. Die technische Kommission der SRCCA behält sich das Recht vor, bereits homologierte Reifen wieder aus der Liste zu entfernen, wenn sie zum Beispiel nicht mehr lieferbar sind, und neue Reifen nachträglich zu homologieren.

2.6 Spezielle Regelung für TC Amateur

2.6.1 Startberechtigung

- a. In der Tourenwagen Amateur Klasse (E10 TC ama) sind keine Expert Fahrer zugelassen, die sich im Vorjahr unter den ersten 30 platziert haben und Piloten, die als gute Fahrer bekannt sind. Fahrer, die in einer anderen SRCCA Klasse oder einem nationalen Markencup unter den ersten 3 platziert sind, sind nicht in der Amateurklasse startberechtigt. Ausgenommen sind jedoch Fahrer ab Jahrgang 88 und jünger. Im Zweifelsfall entscheidet der Klassenobmann über eine Startberechtigung eines Fahrers in der Amateurklasse.
- b. Die Plätze 1 bis 3 der Amateur Klasse steigen im darauffolgendem Jahr, ob sie lizenziert sind oder nicht, in die Expert Klasse auf, sowie jeder Fahrer der zweimal ein Rennen gewonnen hat. Fahrer unter 18 und jünger müssen nicht zwingend aufsteigen, wenn sie unter den ersten 3 platziert sind.

2.6.2 Motoren

- a. Es sind nur die speziellen SRCCA Stockmotoren, Kohlen und Federn zugelassen (siehe Anhang A).

2.6.3 Untersetzung

- a. Die Gesamtuntersetzung darf den Wert von 6.0 nicht unterschreiten. (Berechnung siehe Anhang C).

Für alle hier nicht klar definierten Fälle gilt das aktuelle EFRA Reglement. Bei weiteren Unklarheiten entscheidet die technische Kommission der SRCCA. Dieser Entscheid ist dann endgültig und kann nicht mehr angefochten werden.

SRCCA TK Klassenobmann E10 TR

Imboden Peter

März 2006

3.E10 OR, Offroad 2WD, 4WD und Monster

3.1 Pistenanforderung

- a) Grösse der Bahn: Länge: Min. 100 Meter
Breite: Min. 2.5 Meter an allen Stellen
- b) Die Bahn muss mehrere Hindernisse aufweisen. Sie muss dem Geist von Off Road Rennen entsprechen.

3.2 Rennablauf

- a) Die SM wird in den Klassen E10 OR 2WD Exp sowie E10 OR 4WD Exp ausgerichtet. Die E10 MT und die E10 OR Ama werden 2006 als Swissscup gefahren.
- b) Die SM wird 2006 in vier Läufen ausgefahren.
- c) Für die Jahreswertung werden 3 der 4 Rennen gewertet. Kann ein Rennen, aus welchen Gründen auch immer, nicht gewertet werden, so wird dieses Rennen ersatzlos gestrichen und es werden die übriggebliebenen Rennen ohne Streichresultat gewertet.
- d) Alle Vorläufe und Finale dauern **6 Minuten** plus die Zeit, die für die letzte Runde benötigt wird. Die Endzeit für Fahrer, welche vorzeitig vor Ablauf der Renndauer das Rennen verlassen, wird die Rennzeit mit gefahrenen Runden, Renndauer und 0 Sekunden gesetzt.

3.2.1 Training

- a. Ein freies Training von minimal 4 Stunden Dauer sollte nach Möglichkeit am Samstag vor dem Rennen durchgeführt werden.
- b. Ein kontrolliertes Training mit Gruppeneinteilung und Zeitmessung sollte nach Möglichkeit zur Kontrolle der Zeitmessanlage und der Ausmerzungen von Funkstörungen durchgeführt werden.
- c. Wenn ein kontrolliertes Training stattfindet, muss jeder Fahrer mit eingeschaltetem Sender in seiner Gruppe präsent sein, um Fernsteuerungsprobleme zu kontrollieren.
- d. Bei Funkstörungen wird keine Rücksicht auf Fahrer genommen, die am kontrollierten Training nicht anwesend waren.

3.2.2 Qualifikation

- a. Es werden 4 Vorläufe ausgetragen. In den Vorläufen kommt der Einzelstart zur Anwendung.
- b. In der Qualifikation kommt das Punktesystem zum Einsatz. Der Sieger eines Vorlaufes erhält 1 Punkt, der zweite Platz 2, der dritte Platz 3 und so weiter. Es werden die 2 besseren der 4 Vorläufe gewertet. Im Falle von Punktgleichheit entscheidet die bessere Punktzahl des Einzelergebnisses. Ist immer noch Gleichstand, wird die Zeit des besten gewerteten Laufes herangezogen.
- c. Die Startreihenfolge ist im 1.Vorlauf analog der Startnummer, in den weiteren Vorläufen wird nach der aktuellen Zwischenrangliste gestartet.
- d. Die Qualifikationsresultate entscheiden die Startposition in den Finalen.

3.2.3 Finale

- a. Es werden 3 A-Finale gefahren. Es wird nach dem Punktesystem gewertet. Der Sieger eines Finallaufes erhält 1 Punkt, der zweite Platz 2, der dritte Platz 3 und so weiter. Es werden die zwei besseren Punkte zusammengezählt. Im Falle von Punktgleichheit entscheidet die bessere Punktzahl des Einzelergebnisses. Besteht immer noch Gleichstand, werden die Einzelzeiten des besseren Finallaufes gewertet. Führt auch das zu keinem Ergebnis, wird die Vorlaufplatzierung hinzugezogen.
- b. B, C, D.....Finale werden nur zweimal gefahren. Hier wird der zeitbessere Lauf gewertet.
- c. Pro Final sind immer 10 Fahrer am Start. Alle Fahrer nehmen an einem Final teil. Ausgenommen ist der letzte Final. Sind dort weniger als 3 Fahrer eingeteilt, so fällt dieser weg.
- d. Die Fahrzeuge starten in Formel 1 Aufstellung.

3.3 Rennablauf bei Regen

- a) Rennleiter und Jury sind zusammen verantwortlich, ein Rennen infolge misslicher Witterungsverhältnisse zu stoppen.
- b) Elektro Offroad Rennen können auch bei Regen durchgeführt werden, wenn der Veranstalter eine einwandfreie Streckenbeschaffenheit garantieren kann.
- c) Eine Rennstrecke gilt als nicht mehr fahrbar, wenn stehende Pfützen zwischen zwei Läufen nicht mehr entfernt werden können oder wenn sich innerhalb eines Laufes einer Gruppe neue Pfützen bilden.
- d) Die Definition von "stehenden Pfützen" liegt in der Vernunft des Rennleiters und der Jury. Im Zweifelsfall entscheidet der SRCCA Klassenobmann oder sein Stellvertreter über einen Unterbruch des Rennens.
- e) Die Startnummer auf dem Auto muss immer lesbar sein. Kann die Startnummer infolge Verschmutzung nicht mehr gelesen werden, so gilt die Bahn als nicht mehr fahrbar und das Rennen muss unterbrochen werden.
- f) Es müssen alle Anstrengungen durch die Rennleitung unternommen werden, um die Piste wieder in einen fahrbaren und zumutbaren Zustand zu bringen.
- g) Wenn eine Weiterführung sinnlos erscheint, kann die Jury entscheiden, das Rennen abzubrechen.
- h) Im Falle eines Abbruchs wird das Rennen aufgrund komplett abgeschlossener Vorläufe gewertet. Dabei muss jeder Fahrer minimal einen Vorlauf bei regulären Verhältnissen gefahren sein. Ist dies nicht der Fall oder ist kein Vorlauf fertig gefahren worden, so wird dieses Rennen nicht gewertet.
- i) Um nach den Finalen zu werten, müssen alle Finalläufe gefahren werden. Muss das Rennen während den Finalläufen abgebrochen werden, so werden die bereits gefahrene Finalläufe neutralisiert und das Rennen nach den Vorläufen gewertet.
- j) Im Grenzfall und wenn sich die Jury nicht einigen kann, entscheidet der SRCCA Klassenobmann oder sein Stellvertreter über einen Abbruch des Rennens.

3.4 Zeitplan

- a) Folgender Zeitplan ist als Richtplan zu verstehen und kann vom Veranstalter je nach Teilnehmerzahl, Wetterbedingungen und anderen Ereignissen geändert werden. Er sollte jedoch wenn möglich immer eingehalten werden. Der Zeitplan muss ausgehängt werden.
- b) Für allfällige Instandstellung der Rennbahn, kann der Veranstalter seine Bahn vor der Veranstaltung sperren. Tut er dies, so gilt die Sperrung für alle, also auch für die eigenen Fahrer. Der Veranstalter muss vor dieser Sperrung auch Fremdfahrern ein vernünftiges Training ermöglichen. Es steht dem ihm frei, dafür eine Benutzungsgebühr zu verlangen.
 Samstag:
 12.00 – 18.00 Uhr Freies Training
 Sonntag:
 Bis 08.30 Uhr Piste gesperrt
 08.15 Uhr Fahrerbesprechung, Senderabgabe
 08.30 Uhr Start 1. Vorlauf
 09.45 Uhr Start 2. Vorlauf
 11.00 Uhr Start 3. Vorlauf
 12.15 Uhr Start 4. Vorlauf
 13.30 bis 14.00 Uhr Pause, Piste gesperrt
 14.00 Uhr Start zum 1. Finallauf
 15.15 Uhr Start zum 2. Finallauf
 16.30 Uhr Start zum 3. Finallauf
 18.00 Uhr Siegerehrung
 Die Veranstaltung soll nach Möglichkeit am Sonntag um 18.00 Uhr mit der Siegerehrung beendet werden.

3.5 Technische Spezifikationen

- 3.5.1 Allgemeine Anforderungen
 - a. Fahrzeuge, die an Buggyrennen teilnehmen, sind Autos wie sie im Original zum Beispiel an Wüstenrennen teilnehmen.
 - b. Alle Fahrzeuge müssen an minimal zwei Stellen eine Startnummer haben, so dass sie von vorne und von der Zeitmessung aus erkannt werden können. Die Startnummern müssen vom Veranstalter zur Verfügung gestellt werden.
 - c. Kein Auto darf so konstruiert sein, dass es gefährlich ist oder andere Fahrzeuge beschädigen kann.
 - d. Die Gesamtbreite des Frontschutzes darf die Gesamtbreite des Fahrzeuges nicht überschreiten. Der Frontschutz muss aus einem nachgiebigen Material, wie Gummi oder einem anderen weichen Kunststoff, gefertigt sein. Minimale Dicke 2.5 mm, an allen Ecken abgerundet
 - e. Um Verletzungen vorzubeugen, müssen alle offenen Getriebe ummantelt oder anders geschützt werden.
- 3.5.2 Abmessungen für Buggys

- Maximale Länge über alles:	460 mm	(eingefedert)
- Maximale Breite über alles:	250 mm	(eingefedert)
- Maximale Höhe über alles:	200 mm	(eingefedert)
- Maximaler Reifendurchmesser:	90 mm	(über alles)
- Minimales Gewicht 2WD:	1474 Gramm	(ohne Transponder)
- Minimales Gewicht 4WD:	1588 Gramm	(ohne Transponder)
- Maximale Grösse Heckflügel:	220 mm breit x 80 mm lang	
- Maximale Grösse Seitenleitteil:	80 x 80 mm	
- 3.5.3 Monster-Truck
 - a) Als Monster-Truck werden "überdimensionierte" Fahrzeuge bezeichnet. Eigenbauten sind erlaubt, sofern sie den Abmessungen eines Monster-Truck entsprechen.
 - b) Es sind nur 2WD Fahrzeuge zugelassen.
 - c) Die Karosserie des Monsters muss einem Oldie, Truck oder Pick-Up Fahrzeug entsprechen.
 - d) Die Reifen müssen der Grösse des Fahrzeuges entsprechen. Buggy Reifen am Monster-Truck sind nicht erlaubt.
 - e) Abmessungen für Monster-Truck:

- Maximale Länge über alles:	460 mm	(eingefedert)
- Maximale Breite über alles:	330 mm	(eingefedert)
- Minimaler Reifendurchmesser:	92 mm	(ohne Noppen)
- Minimales Gewicht:	1800 Gramm	(ohne Transponder)
- 3.5.4 Reifen
 - a) Es darf jede kommerziell erhältliche Kombination von 1:10 Reifen und Felgen benutzt werden.
 - b) Für Spikes darf kein Metall oder Hartkunststoff verwendet werden. Modifikationen am Reifenprofil sind erlaubt.
 - c) Moosgummi oder ähnliche Reifen sind nicht erlaubt. Schaumgummi Einlagen müssen vom Reifen komplett umschlossen werden.
 - d) Ausser Wasser sind keine Reifenzusätze, weder in- noch auswendig, erlaubt.

3.6 Offroad Amateur (E10 OR Ama)

- 3.6.1 Startberechtigung
 - a. In der Offroad Amateur Klasse (E10 OR Ama) sind nur Heckangetriebene Baukastenfahrzeuge zugelassen. (2WD und Monster, technische Spezifikationen siehe 3.5). Eigenbaufahrzeuge sind nicht zugelassen.
 - b. 2WD und Monsterfahrzeuge werden gemeinsam gewertet.
 - c. In der Amateur Klasse nicht startberechtigt sind Fahrer, die sich in der Vorjahres Expert SM unter den ersten 15 platzierten und Piloten, die als gute Fahrer bekannt sind.
 - d. Ebenfalls nicht Startberechtigt sind Fahrer, die in einer anderen SRCCA Klasse oder einem nationalen Markencup unter den ersten 5 klassiert sind. Ausgenommen sind Fahrer ab Jahrgang 1988 und

jünger. Im Zweifelsfall entscheidet der Klassenobmann über eine Startberechtigung eines Fahrers in der Amateurklasse.

- e. Der Amateur Meister und Vizemeister des Vorjahres muss im darauf folgenden Jahr in die Expert Kategorie aufsteigen. Fahrer ab Jahrgang 88 und Jünger müssen nicht zwingend aufsteigen.

3.6.2 Reifen

- a) Es ist nur der spezielle, von der SRCCA homologierte Reifen zugelassen (siehe Anhang D). Jegliche Art von Haftmittel, Reifenreiniger und ähnliches, sowie Heizdecken sind nicht erlaubt. Jegliches zerschneiden und zusammenfügen von Reifen oder andere Manipulationen am Reifen sind nicht erlaubt.
- b) Es ist nur ein Satz für ganze Rennen zugelassen. Die Reifen werden vor dem ersten Vorlauf von der technischen Kontrolle markiert. Wenn der Reifen defekt ist, muss er dem SRCCA Vertreter oder seinem Stellvertreter vorgewiesen werden. Er entscheidet über einen Ersatz für diesen Reifen.
- c) Wenn ein Fahrer in einem Wertungslauf (Vorlauf oder Final) keine markierten Reifen fährt, so wird ihm der schnellste Lauf gestrichen und der in diesem Lauf gefahrene Reifen wird markiert. Sollte der Reifen nicht Homologiert sein oder es wurde ein anderer Reifen für dieses Rennen bereits markiert, so wird er vom Rennen ausgeschlossen.

3.6.3 Motoren

- a. Es ist nur der spezielle SRCCA Amateurmotor, mit Kohlen und Federn zugelassen (Siehe Anhang A).

3.6.4 Untersetzung

- a. Die Gesamtuntersetzung darf den Wert von 11.0 für 2WD und 12.0 für Monster nicht unterschreiten. (Berechnung siehe Anhang C).

Für alle hier nicht klar definierten Fälle gilt das aktuelle EFRA Reglement. Bei weiteren Unklarheiten entscheidet die technische Kommission der SRCCA. Dieser Entscheid ist dann endgültig und kann nicht mehr angefochten werden.
SRCCA TK, Klassenobmann E10 OR

Roger Bracher

25. Januar 2006

4. Schlussbestimmungen

4.1 Punkteverteilung

- a) Die Punkteverteilung TC exp/ama und OR exp/ama an SM Läufen erfolgt gemäss dem Punktesystem "EFRA GP2". (Sieger 75 Punkte)

4.2 Preise

- a) Der Veranstalter von E 10TC ama/exp SM Läufen verteilt Preise für die ersten fünf Plätze und für jeden weiteren Finalsieger.
- b) Der Veranstalter von E 10 OR SM Läufen verteilt Preise für mindestens die ersten drei Plätze und für jeden weiteren Finalsieger in allen Kategorien.

4.3 EFRA Reglement

- a) Für alle hier nicht behandelten Punkte gilt das aktuelle EFRA Reglement.
- b) Für SM Läufe ist das EFRA Reglement dem SRCCA Reglement untergeordnet. Im Zweifelsfall gilt die Deutsche Originalfassung des SRCCA Reglements und die Englische Originalversion des EFRA Reglements.
- c) Technische Änderungen und Anpassungen an das EFRA Reglement bleiben der TK der SRCCA vorbehalten.

Imboden Peter März 2006

Bracher Roger 29. Januar 2006

Anhang und Homologationsliste zum SRCCA Reglement 2006

(A) Motoren für E10 TC Ama, E10 OR und E10 MT

- Es sind nur Motoren, Kohlen und Federn aus untenstehender Tabelle zugelassen.
- Jegliche Motorenmodifikation ist untersagt.
- Das feste Timing des Motors darf nicht geändert werden, der Nocken am Motorkopf darf nicht entfernt werden.
- Jegliches Lötten und Schlitzen ist nicht erlaubt. Das Riffeln der Kohle ist gestattet.
- Das Mischen verschiedener Bestandteile aus untenstehender Liste ist nicht erlaubt.

Fabrikat	Typ	Bezeichnung		Bestell Nummer	Importeur
Orion		Team Orion Motor 17x2 mit Kugellager		ORI20025	Neidhart
Orion		Team Orion Motor 17x2 mit Gleitlager		ORI20011	Neidhart
Orion	SV2	Team Orion 17x2 SV2 mit Kugellager		ORI20039	Neidhart
Orion	SV2	Team Orion 17x2 SV2 mit Gleitlager		ORI20038	Neidhart
Peak		Peak Performance 17x2 mit Kugellager		PEK10085SPEC	Neidhart
Peak	SV2	Peak Racing 17x2 SV2 mit Kugellager		PEK1008SV2	Neidhart
Peak	SV2	Peak Racing 17x2 SV2 mit Gleitlager		PEK1046RX	Neidhart
Corally		Street Touring 17x2 mit Kugellager	Nur Onroad	CH381729S	Corally CH
Ersatzteile					
Orion		Team Orion 17x2 Spec Rotor		ORI26500	Neidhart
Peak		Peak Performance 17x2 Ersatzrotor		PEK10081	Neidhart
Corally		Motorenanker Street Series 17x2	Nur Onroad	CH331725	Corally CH
Orion		Team Orion Federn 135° Silver		ORI41312	Neidhart
Peak		Peak Performance Federn 135° Silver		PEK2012	Neidhart
Orion	SV2 Brush	Team Orion SV2 Brush		ORI41130	Neidhart
Orion	EURO	Team Orion Euro Spec Kohlen		ORI41190	Neidhart
Corally		Corally Silber Brushes (mit Euro Lasche)	Nur Onroad	CH30604	Corally CH
Corally		Corally Spezial Federn 135° Silber	Nur Onroad	CH30491	Corally CH

(B) Räder für E10 TC

Es ist sind nur die Kompleträder gemäss untenstehender Tabelle zugelassen.

Fabrikat	Type	Bezeichnung	Breite mm	Seitenwand Beschriftung	Bestell Nummer	Zugelassen für	Importeur
Take Off	CS-27	Felgen (Weiss)	24	Take Off CS-27	CS27GL	E10 TC Exp	Diverse
Take Off	CS-27	Auf Team Orion Felgen (Grau)	24	Take Off CS-27	ORI76002	E10 TC Ama	Neidhart

(C) Untersetzungsberechnung E10 TC und E10 OR

Die Untersetzung lässt sich durch folgende Formel berechnen.

$$\frac{\text{Hauptzahnrad} \times \text{Interne Untersetzung}}{\text{Motorenzahnrad}} = \frac{\text{HZ 69 Zähne} \times 2.5}{\text{RZ 28 Zähne}} = 6.16$$

(D) Reifen für E10 OR Ama

Zusätzlich zu den 2005 erlaubten, blauen Reifen werden 2006 folgende Reifen zugelassen.

Fabrikat	Typ	Bezeichnung	Für Auto	Farbe	Bestell Nummer
Losi	7364	Ifmar Stud	2WD hinten	Schwarz	A-7364
Losi	7204	Xtra Wide	2WD vorne	Schwarz	A-7204
Losi	7505	Directional	Truck vorne	Schwarz	A-7505
Losi	7639	Ifmar Stud	Truck hinten	Schwarz	A-7639

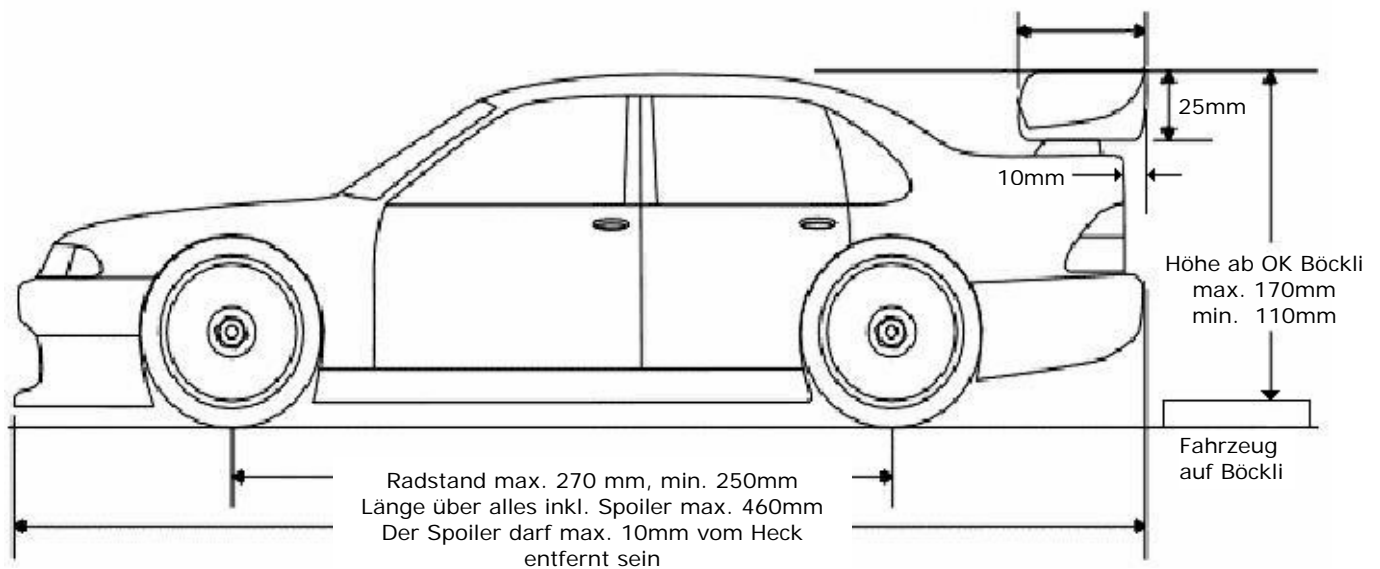
(E) Akku Homologationsliste

Es sind nur die Akkus auf der folgenden Seiten (gemäß EFRA Homologationsliste) zugelassen.

- Für die Amateur Kategorie sind nur die Akkus aus den Listen 2004 und 2005 zugelassen.
- In den Expert Kategorien dürfen zusätzlich auch die Akkus aus der Liste 2006 verwendet werden.

(F) Karosserie Touringcar

4-türige Tourenwagenkarosserien,
FIA Klasse 2 4-türig und DTM 2000



Fahrzeugbreite: min. 170mm max. 200mm inkl. Karosserie
 Bodenfreiheit auf Teppich: min. 4mm
 Breite Flügel / Spoiler: Fahrzeugbreite
 Gewicht: 4WD min. 1500 Gramm (ohne Transponder, inkl. Personell Transponder)
 2WD min. 1350 Gramm (ohne Transponder, inkl. Personell Transponder)