



SRCCA

Swiss R/C Car Clubs Association

www.srcца.ch

*Verband Schweizerischer Clubs für ferngesteuerte Automodelle
Association des clubs suisses pour modèles d'auto radiocommandés
Associazione dei clubs svizzeri per automodelli radiocommandati*

Rennreglement Elektro Touring Car 2010

vom Februar 2010

Klassenobmann Elektro On-Road

Peter Imboden

Postfach 204

4616 Kappel

Tel. 062 216 5769

Anrufe nur mittwochs von 19:00 – 20:00 Uhr

e-mail: srcца_e10tc@srcца.ch

Vorwort / NEWS / Termine 2010 zum Reglement E10 TC

Allgemein

- Im 2010 werden wiederum 5 SM Läufe ausgetragen mit einem Streichresultat.
 - Termine CH
 - 20./21. März MACH (Indoor)
 - 24./25. April HVBRS (Indoor)
 - 08./09. Mai AMCS
 - 21./22. August MRTM
 - 25./26. September MCRCB

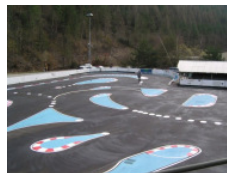
Einsiedeln (MACH) www.modellautoclub.ch



Islikon (HVBR) www.hvbrs.ch



Schaffhausen (AMCS) www.krieger.li/amcs



Lostallo (MRTM) www.mrtm.ch



Baar (MCRCB) www.mcrcb.ch



Termine International:

- 29./30. Mai EFRA GP Burgdorf (DE)
- 12./13. Juni EFRA GP Aniche (FR)
- 27. Juni - 04. Juli Weltmeisterschaft Burgdorf (DE)
- 07./08. August Europameisterschaft Aniche (FR)

Reifen 2010

- Graupner / Sorex 28R Komplettrad 28R JB blau (Indoor)
- Graupner / Sorex 36R Komplettrad 36R GR grün (Outdoor)

Akku 2010

Nach EFRA Homologationslisten 2010 und älter

Motoren:

Standard: Es sind nur 13.5 Turn Brushless Sportmotoren nach EFRA Handbuch Anhang 3, Kap. 2.4. zugelassen

Ich hoffe auf eine Kamerad- und Freundschaftliche Faire Saison 2010

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeiner Teil	3
1.1	Startplätze für EM und WM	3
1.2	Rennleitung und Jury	3
1.3	Streckenposten	3
1.4	Fahrerpodest und Fahrerlager	3
1.5	Technische Inspektion	4
1.6	Strafgründe und Strafmass	4
1.7	Protestablauf	4
1.8	Berufung und Disziplinarverfahren	5
1.8.1	Berufung	5
1.8.2	Disziplinarverfahren	5
2	Rennorganisatorischer Teil	5
2.1	Startberechtigung an SM Rennen	5
2.2	Pistenanforderung	6
2.3	Zeitmessung an SM Rennen	6
2.4	Rennablauf	6
2.4.1	Training	6
2.4.2	Qualifikation	7
2.4.3	Finale	7
2.5	Zeitplan	7
2.6	Rennablauf bei Regen	7
3	Technischer Teil	8
3.1	Allgemeine Anforderungen	8
3.2	Fahrhilfen	8
3.3	Reifen	8
3.4	Akkus	8
3.5	Motoren	9
3.6	Sendeanlage	9
3.7	Gewichte und Abmessungen für Touring Cars	9
3.8	Spezielle Regelung für Standard	9
3.8.1	Startberechtigung	9
3.8.2	Motoren & Fahrregler	9
3.8.3	Untersetzung	9
4	Reglement Swiss GT (E10GT)	10
4.1.1	Allgemeines, Organisation	10
4.1.2	Anmeldung und Gebühr	10
4.1.3	Ablauf	10
4.1.4	Rennleitung	10
4.1.5	Streckenposten	10
4.1.6	Technische Inspektion	10
4.1.7	Allgemeines	10
4.1.8	Technisches Reglement E10GT	10
5	Schlussbestimmungen	11
5.1	Sicherheit	11
5.2	Punkteverteilung	11
5.3	Preise	11
5.4	EFRA Reglement	11

1 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.
- b) Fahrer, die an einem internationalen EFRA Anlass teilnehmen möchten, müssen sich bis jeweils Mitte Oktober beim Klassenobmann schriftlich anmelden.
- c) Die SRCCA bestimmt alljährlich an ihrer TK Sitzung das Fahrerkontingent der EC/WC Teilnehmer. Die SRCCA übernimmt für diese Fahrer das Startgeld an den EC/WC.
- d) Bleibt der Fahrer dem Anlass unentschuldig fern oder bei nicht fristgerechter Abmeldung, so dass sein Startplatz getauscht oder zurückgegeben werden kann, wird ihm das Startgeld in Rechnung gestellt.
- e) Fahrer die ausserhalb des Kontingents teilnehmen müssen das Startgeld im Voraus an die SRCCA bezahlen.
- f) Die Abmeldefrist beträgt für EM 30 Tage und für WM 45 Tage vor dem Anlass.
- g) Den Fahrern werden von der SRCCA T-Shirts abgegeben. Das T-Shirt **muss** an der Eröffnungsfeier getragen werden.

1.2 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.
- 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. Sei es im Protokoll des Timingprogramms oder auf dem Rundenprotokoll.

1.3 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.

1.4 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 Ausgang 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 in der Nähe des Fahrerpodestes 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 240 Volt Stromversorgung muss im ganzen Fahrerlager gewährleistet werden. Die örtlichen Sicherheitsbestimmungen müssen jedoch eingehalten werden.

1.5 Technische Inspektion

- a) Die Autos müssen zur Wagenabnahme vorgezeigt werden sobald die Organisatoren dies verlangen.
- b) Die technische Inspektion beinhaltet eine gründliche Wagenüberprüfung, bestehend aus minimal 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 Inspektor 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 Kontrolle mit persönlichem Kontrollblatt deponiert werden. Dort werden sie stichprobeartig kontrolliert. Die 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 Kontrolle deponiert wird, auch wenn er einen Mechaniker hat.

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. gefahrener 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 ausgehängt werden.
- c) Eine Liste aller ausgesprochenen Strafen muss am Ende der Veranstaltung dem Klassenobmann zusammen mit der Rangliste übergeben werden.
- d) Mögliche Strafen sind: Boxendurchfahrt, „Stop and Go“, Zeitstrafe von 10 Sekunden Dauer (nur anwenden wenn in den letzten 2 Runden des Laufes), Rundenabzug, zuletzt gefahrener Lauf streichen, bester bisher gefahrener Lauf streichen, Disqualifikation für das ganze Rennen.
- e) 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 entgegen gesetzter Richtung die Piste befahren
 - d. Fluchen und Ausrufen auf dem Fahrerstand
 - e. Anordnungen der Rennoffiziellen nicht befolgen
- f) Folgende Verstösse werden mit folgenden Strafen geahndet.
 - f. Frühstart wenn Startsignal noch nicht gegeben wurde: Verwarnung, beim 2. Mal: Ausschluss von diesem Lauf.
 - g. Frühstart wenn Startsignal nicht mehr aufgehalten werden kann: „Stop and Go“.
 - h. Fahrzeugwechsel während des Rennens ohne Erlaubnis des Rennleiters: bis dahin bester Lauf streichen.
 - i. Frequenzwechsel ohne die Erlaubnis des Rennleiters: Disqualifikation vom Rennen.
 - j. Manipulationen am Standardmotor inkl. Kohlen und Federn: Disqualifikation vom Rennen.
 - k. Fahrzeug nach dem Lauf nicht bei der technischen Kontrolle deponieren: zuletzt gefahrener Lauf streichen.
 - l. Sender nicht im Senderdepot abgeben: bis dahin bester Lauf streichen.
 - m. Nicht Streckenposten stehen oder Ersatz stellen ohne Erlaubnis des Rennleiters: bester Lauf streichen. Dies gilt für Vor- und Finalläufe getrennt.
 - n. Fahrzeug entspricht nicht den technischen Anforderungen: zuletzt gefahrener Lauf streichen.
 - o. 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.
 - p. Ungebührliches Verhalten, Benehmen und Verbale Ausdrücke gegenüber der Rennleitung, Technische Kommission, Organisationen, Fahrerkollegen: Wird vom Rennlauf Disqualifiziert.

1.7 Protestablauf

- a) Protest einlegen können nur am Rennen teilnehmende Fahrer.
- b) Proteste müssen innerhalb 20 Minuten nach dem Vorfall, oder nachdem das Rundenprotokoll ausgehängt wurde, in schriftlicher Form, mit dem Offiziellen Protest-Formular 2fach (im Doppel), das einen integrierenden Bestandteil des vorliegenden Reglements darstellt, dem Rennleiter übergeben werden. (Die Zeit des Ausdruckes ist massgebend).
- c) Die Protestgebühr beträgt CHF 100. Diese muss dem Rennleiter übergeben werden, bevor er den Protest akzeptiert. Der Rennleiter muss den Erhalt auf dem Formular quittieren.
- 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 Entscheids Fällung 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 CHF 100 muss bei Gutheissung des Protestes sofort zurückerstattet werden abzüglich einer Bearbeitungsgebühr von CHF 20 für den Veranstalter. 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 und Zeitmessung sind nicht möglich. Gegen den Entscheid der Jury zu einem Protest kann Berufung eingelegt werden.

1.8 Berufung und Disziplinarverfahren

1.8.1 Berufung

- a) Gegen einen Protestentscheid der Jury kann durch die betroffenen Parteien Berufung bei der SRCCA eingelegt werden.
- b) Die Berufung muss bis spätestens 20 Minuten nach der Siegerehrung beim Rennleiter zusammen mit der Berufungsgebühr von 500.- sowie der schriftlichen Berufungsbegründung eingegangen sein. Der Rennleiter quittiert den Erhalt der Berufungsgebühr auf dem entsprechenden Protestformular und überreicht den gesamten Betrag sowie sämtliche Dokumente dem TW Obmann oder seinem Stellvertreter.
- c) Der TW Obmann oder sein Stellvertreter nimmt die Berufung sowie die Berufungsgebühr entgegen und informiert unverzüglich alle betroffenen Parteien. Die Berufung wird durch die Technische Kommission (TK) der SRCCA behandelt und nicht auf dem Rennplatz entschieden.
- d) Der TW Obmann lädt innerhalb von 7 Tagen nach Eingang der Berufung zu einer Berufungsverhandlung ein. Nebst der TK werden sämtliche betroffenen Parteien eingeladen und angehört. Die Berufungsverhandlung muss innerhalb von 21 Tagen nach dem Vorfall durchgeführt werden. Die eingeladenen Parteien können auf ihre Anhörung verzichten. Im Verzichtsfalle wird die TK aufgrund der bekannten Umstände entscheiden.
- e) Nach Anhörung aller betroffenen Parteien berät die TK unter Ausschluss der Parteien und fällt das abschliessende Urteil. Dieses muss mit Begründung spätestens 30 Tage nach dem Vorfall publiziert werden.
- f) Über die Berufungsgebühr von CHF 500 wird nach Abschluss des Verfahrens wie folgt verfügt:
 - CHF 200 Bearbeitungsgebühr verbleiben bei der SRCCA.
 - Wegentschädigung für die betroffenen Parteien (ausgenommen sind die TK sowie die berufende Partei)
 - der verbleibende Betrag wird innerhalb von 7 Tagen der berufenden Partei unter Vorlage der Abrechnung zurückerstattet.
- g) Gegen den Berufungsentscheid kann kein Rekurs eingelegt werden.

1.8.2 Disziplinarverfahren

- a) Bei unsportlichem und/oder unzumutbarem Verhalten einzelner oder mehrerer Teilnehmer, die zu erheblicher Störung des Rennablaufs und/oder zur Beeinträchtigung der Rennorganisation und/oder der anderer Teilnehmer bei der Ausübung Ihres Hobbys führt, kann die Jury, der Rennleiter oder der TW Obmann gegen einen oder mehrere Teilnehmer bei der SRCCA ein Disziplinarverfahren beantragen.
- b) Der Antrag für ein Disziplinarverfahren muss schriftlich mit Begründung spätestens 20 Minuten nach der Siegerehrung beim TW Obmann oder seinem Stellvertreter eingegangen sein.
- c) Der TW Obmann oder sein Stellvertreter nimmt den Antrag entgegen und informiert unverzüglich alle betroffenen Parteien darüber. Wurde der Antrag vom TW Obmann selbst gestellt, wird unverzüglich der Rennleiter über die Einleitung des Disziplinarverfahrens informiert. Das Disziplinarverfahren wird durch die Disziplinarkommission der SRCCA behandelt, diese besteht aus der Technischen Kommission und der Präsidentin der SRCCA.
- d) Der TW Obmann lädt innerhalb von 7 Tagen nach Eingang des Antrags zu einer Anhörung ein. Nebst der Disziplinarkommission werden sämtliche betroffenen Parteien eingeladen und angehört. Die Anhörung muss innerhalb von 21 Tagen nach dem Vorfall durchgeführt werden. Die eingeladenen Parteien dürfen auf Ihre Anhörung verzichten. Im Verzichtsfalle wird die Disziplinarkommission aufgrund der bekannten Umstände entscheiden.
- e) Nach Anhörung aller betroffenen Parteien berät die Disziplinarkommission unter Ausschluss der Parteien und fällt das abschliessende Urteil. Dieses muss mit Begründung spätestens 30 Tage nach dem Vorfall den betroffenen Parteien vorgelegt werden. Der SRCCA obliegt die volle Entscheidungsgewalt bei der Urteilsfindung.
- f) Mögliche Strafmasse sind: Disqualifikation aus vergangenen Rennen, Ausschluss von einem oder mehreren Rennen, Ausschluss für die ganze/verbleibende Saison, Streichung eines Teils oder aller Punkte, Entzug der Fahrerlizenz für bestimmte/unbestimmte Zeit, Verweigerung der Ausgabe einer Fahrerlizenz. Startverbot an internationalen Rennen. Sämtliche Strafmasse sind nicht auf eine Kategorie beschränkt, sondern können auf weitere/alle SRCCA-Kategorien ausgedehnt werden.
- g) Gegen den Entscheid der Disziplinarkommission kann kein Rekurs eingelegt werden.

2 Rennorganisatorischer Teil

2.1 Startberechtigung an SM Rennen

- a) Zum Start an einem Schweizermeisterschaftslauf ist jeder Fahrer, ob lizenziert oder nicht, zugelassen. Bei E10 TC Expert besteht jedoch eine Lizenzpflicht. Bei E10 TC Standard gilt, dass sie an zwei Rennen Nichtlizenziert Teilnehmen dürfen. Fahrer die nach den zwei Rennen eine Lizenz lösen erhalten die Punkte zur Meisterschaft.
- b) In die Jahreswertung kommen jedoch nur Fahrer, die im Besitzeiner gültigen SRCCA Lizenz sind.
- c) Die Auswahl der Rennbewerbungen, wenn mehr Clubs sich für die Austragung eines SM Rennen bewerben. Wird die Hälfte der Rennen durch eine Fahrerabstimmung ermittelt. Die restlichen Bewerber werden durch die SRCCA rotierend bestimmt.
- d) Anmeldungen für SM Rennen müssen 4 Wochen vor dem Anlass an die Fahrer verschickt werden. Die Anmeldung muss über die Kategorie und den Austragungsmodus und Ort genaue Auskunft geben.
- e) Das Startgeld für SM Rennen beträgt CHF 30 Der Anmeldeschluss des Veranstalters ist unbedingt einzuhalten und es müssen mindestens 3 Frequenzen angegeben werden. Der Veranstalter hat das Recht, für verspätete Anmeldungen bis zu CHF 10 zusätzlich zu verlangen.

- f) Als Jugendliche gilt ein Fahrer bis zu seinem 18. Lebensjahr. Er fährt das letzte Jahr als Jugendliche, in dem er seinen 18. Geburtstag feiert. Im darauf folgenden Jahr gilt er als Erwachsener Fahrer.

2.2 Pistenanforderung

- a) Grösse der Bahn: Länge: Min. 100 Meter
Breite: Min. 2.5 Meter an allen Stellen
- b) Das Pistenlayout muss Links und Rechtskurven und je eine oder mehrere Geraden umfassen.
- c) Beim Pistenbau muss die Sicherheit für alle beteiligten, insbesondere die der Zuschauer, gewährleistet werden. Streckenbegrenzungen und Teller müssen so platziert werden, dass Fahrzeuge bei deren Berührung nicht in die Zuschauerräume fliegen können.

2.3 Zeitmessung an SM Rennen

- a) Die Zeitmessung an SM Rennen muss zwingend mit einem Computer in Verbindung mit einer zeitgemässen und einwandfrei funktionierenden Transponderanlage gemacht werden.
- b) Die auf dem Computer installierte Software muss in der Lage sein für jeden einzelnen Lauf ein Rundenprotokoll, sowie eine komplette Zwischenrangliste nach den Vorläufen und eine Schlussrangliste zu erstellen und auszudrucken.
- c) Der Veranstalter muss den Fahrern einen einwandfrei funktionierenden Transponder zur Verfügung stellen.
- d) Der Veranstalter hat das Recht, für den Transponder eine Miete von Maximal CHF 10 zu verlangen.
- e) Darüber hinaus kann der Veranstalter ein Depot von max. CHF 50 verlangen, das er dem Fahrer am Ende der Veranstaltung wieder zurückerstattet, sofern der Fahrer den Transponder in einwandfreiem Zustand wieder zurückgibt.

2.4 Rennablauf

- a) Die SM wird in den Klassen Expert, Standard und Swiss GT (nach folgend E10GT genannt) ausgerichtet.
- b) Für die SM werden fünf Läufe an fünf verschiedenen Tagen und Orten organisiert.
- c) Für die Jahreswertung werden 4 der 5 Rennen gewertet. Kann ein Rennen, aus welchen Gründen auch immer, nicht gewertet werden, so wird dieses Rennen ersatzlos gestrichen und es werden die übrig gebliebenen Rennen ohne Streichresultat gewertet.
- d) Alle Vorläufe und Finale dauern 5 Minuten plus die Zeit, die für die letzte Runde benötigt wird.
- e) E10GT alle Vorläufe und Finale 8 Minuten plus die Zeit für die letzte Runde benötigt wird.

2.4.1 Training

- a) Am Samstag ist ein freies Training in Gruppen getrennt nach Expert, Standard und Swiss GT zu ermöglichen. Nach Möglichkeit ist das „Magnettafelssystem“ anzuwenden, wobei die Gruppengröße 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 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.

2.4.2 Qualifikation

- a) Es werden 3 bis 6 Vorläufe (VL) gefahren. In den VL kommt der Einzelstart zur Anwendung.
- b) Die Qualifikation basiert, bei 3 VL auf der schnellsten Zeit. Bei 4 VL werden die 2 besten und bei 5 und 6 die drei besten VL nach Punkten gewertet. Die Punktwertung wird mit folgender Punktetabelle bewertet. Der Sieger erhält 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.
- 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.

2.4.3 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 an der Technischen Kontrolle hängen dann erhält er 0 Punkte. Es werden die zwei besseren Punkte zusammengezählt. Im Falle von Punktgleichheit entscheidet das bessere Einzelergebnis. Besteht immer noch Gleichstand, werden die Einzelzeiten des besseren Finallaufes gewertet. Führt auch das zu keinem Ergebnis, entscheidet die zweitbeste Finalzeit.
- b) B, C, D, usw. Finale werden nur zweimal gefahren. Hier wird der Zeitbessere Lauf gewertet.
- c) Pro Final sind 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. Der Mindestabstand zum nächstplatzierten Fahrzeug beträgt 2 Meter, in gerader, dem Streckenverlauf folgender Linie gemessen. Die Abstände zwischen den Fahrzeugen 1 zu 2 = 2m d.h. Zwischen 1 und 3 sind es dann 4m, die Poleposition ist 2m vom Kurvenanfangsradius. Die Markierungen sollten so aufgetragen werden dass sie bei allen Starts immer sichtbar sind.

2.5 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 immer möglich eingehalten werden. Der Zeitplan muss am Samstag ausgehängt werden.
 - Samstag:
 - bis 10:00 Uhr Piste gesperrt.
 - 10.00 bis 18.00 Uhr 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 Uhr beginnen.
 - Sonntag:
 - 07:30 Arealöffnung
 - 08:00 Fahrerbesprechung, Senderabgabe
 - Bis 08:30 Piste gesperrt
 - 08:30 Start 1. Vorlauf
 - 09:40 Start 2. Vorlauf
 - 10:50 Start 3. Vorlauf
 - 13:00 Start 4. Vorlauf
 - 13.30 bis 14.00 Uhr Pause Piste gesperrt
 - 14:40 Start zum 1. Finallauf
 - 15:50 Start zum 2. Finallauf
 - 16:50 Start zum 3. Finallauf (nur A – Finalisten)
 - 17:15 Siegerehrung
- b) Die Veranstaltung soll nach Möglichkeit am Sonntag um 18.00 Uhr mit der Siegerehrung beendet werden.

2.6 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.

3 Technischer Teil

3.1 Allgemeine Anforderungen

- a) Fahrzeuge E10 TC, die an SRCCA - Rennen teilnehmen, 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 die Karosserien gemäss EFRA-Homologationsliste zugelassen. Es ist Aufgabe der Fahrer, bei Beanstandung die Legalität der verwendeten Karosserie zu beweisen.
- 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 |
| Max. 25 x 40mm (Höhe x Länge) | |
- Winglets:
- 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.
- i) Es sind keine zusätzlichen Akkus wie zum Beispiel der Speisen des Empfängers zugelassen.
- j) Fahrzeugwechsel während des Renntages ist in allen Klassen nicht erlaubt. Das Chassis darf nur mit Zustimmung des Rennleiters gewechselt werden. Ein Fahrzeugwechsel wird nur bewilligt, wenn der Fahrer beweisen kann, dass sein Fahrzeug nicht mehr zu reparieren ist (Chassisbruch usw.).

3.2 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.

3.3 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) Expert: Je Rennen sind pro Fahrer 1 Reifensatz, d.h. 4 Räder, für die Vorläufe und die Finale erlaubt. Die markierten Sätze werden von der technischen Kontrolle des Veranstalters vor dem 1. Vorlauf an den Fahrer abgegeben. Ein zweiter Reifensatz kann bei Bedarf beim Veranstalter gekauft und markiert werden. Es gibt keinen Ersatz bei irgendwelchen Reifen- oder Felgenbeschädigungen. Die technische Controller führt ein Protokoll, auf welchem ersichtlich ist, welcher Expert-Fahrer bereits zwei Sätze Reifen markiert hat.
- c) Standard: Je Rennen wird pro Fahrer nur ein Reifensatz, d.h. 4 Reifen, für die Vorläufe und die Finale erlaubt. Die markierten Sätze werden von der technischen Kontrolle des Veranstalters vor dem 1. Vorlauf an den Fahrer abgegeben. Die Räder dürfen bei Felgenbeschädigung durch die TK ersetzt werden, jedoch nicht für Reifenbeschädigungen jeglicher art. Es müssen gebrauchte gleichwertige Räder wie das zu Ersetzende Rad als Ersatz der TK vorgelegt werden.
- d) Bei Regen darf nur der SRCCA homologierte Reifen eingesetzt werden.
- e) 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.
- f) Die Räder sollten auf dem Rennplatz durch einen Fachhändler zum normalen Verkaufspreis angeboten werden.
- g) Die Räder für E10GT (siehe 3.9.8 c)

3.4 Akkus

- a) Es sind nur NiCd und NiMH Zellen der Grösse Sub C, 2s LiPos sowie 2s LiFe mit festem Gehäuse (Hardcase) gemäss Homologationslisten (siehe Anhang D) erlaubt.
- b) Die Fahrzeuge werden mit nominal 6.0 V / 5 Zellen Sub C, 7.2V / 6 Zellen Sub C, 7.4 V / 2s LiPo und 6.6 V / 2s LiFe betrieben.
- c) Die Akkus dürfen nur mittels eines Stecksystems an die Elektronik des Fahrzeuges angeschlossen werden. Eine feste Lötverbindung ist nicht zulässig.

- d) Akkus dürfen während einem Lauf weder geladen, noch ausgewechselt werden.
- e) Es sind nur die Akkus aus der aktuellen EFRA Homologationsliste und deren Vorgängerlisten zugelassen. Diese Liste erscheint jeweils jedes Jahr im Januar neu. Akkus die auf eventuellen Nachfolgelisten, die durch die EFRA im selben Jahr veröffentlicht aufgeführt werden, sind nicht zugelassen. (siehe Anhang D) Es liegt in der Verantwortung des Fahrers, die Legalität seiner Zellen zu beweisen.
- f) LiPo- und LiFe Akkus müssen über einen Balancer mit dem industrieüblichen CC-CV Ladeverfahren geladen werden. Der Ladestrom ist auf 1C zu begrenzen (einfache Kapazität des Akkus in A). Die Ladeschlussspannung darf 8.40V für LiPo und 7.40V für LiFe nicht überschreiten. Es sollte zur eigenen Sicherheit und auch deren anderen ein Lipo Sack zum Laden der Zellen verwendet werden. Die Hersteller Angaben sind zwingend einzuhalten. Die Nichteinhaltung dieser Bestimmung führt zur Disqualifikation vom Rennen.
- g) Sollte durch explodierende, brennende oder anders zerstörte Akkus, gleich welcher Art. Schäden an Menschen, fremdem Material oder an Einrichtungen der Anlage des Veranstalters entstehen. So haftet der Besitzer des Schadenverursachenden Akkus selber, bzw. mit seiner Versicherung für den entstandenen Schaden.
- h) Es muss zwingend ein funktionsfähiger Feuerlöscher in der Reichweite des Fahrerlagers und der Technischen Kontrolle vorhanden sein.

3.5 Motoren

- a) In den Expert Kategorien sind konventionelle Motoren mit folgende Massen zugelassen: Gehäusedurchmesser 36 mm, Gehäuselänge 53 mm (ohne Lagergehäuse und Welle), Ankerlänge 23 mm. Alle Abmessungen plus Herstellertoleranzen.
- b) In den Expert Kategorien sind Brushless Motorsysteme gemäss EFRA Spezifikation zugelassen. In der Standard-Kategorie gilt zusätzlich 3.8.2.a).
- c) Die Auswechslung der Teile von legalen Motoren untereinander ist erlaubt.
- d) Die Motoren müssen entstört sein.

3.6 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).
- c) Das Benutzen des 35 MHz Band ist Verboten (Zuwerhandlung wird mit dem Ausschluss vom Rennen bestraft).

3.7 Gewichte und Abmessungen für Touring Cars

- a)

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 E)
Radstand:	min. 250 mm, max. 270 mm
Bodenfreiheit:	min. 4 mm (nur anwendbar wenn Indoor auf Teppich gefahren wird)
Gewicht:	min. 1350 Gramm
- b) Die unter a) angegebenen Gewichte gelten nur für 4WD Fahrzeuge. Für 2WD Fahrzeuge sind die Mindestgewichte jeweils um 200 Gramm tiefer. Alle Gewichtsangaben sind ohne Transponder, aber inklusive Personal Transponder.

3.8 Spezielle Regelung für Standard

3.8.1 Startberechtigung

- a) Jeder Fahrer darf frei Wählen in welcher Kategorie er 2010 starten möchte, Standard oder Expert. Dies hat er vor dem 1. Lauf zu Entscheiden, wenn er sich für eine Klasse Entscheiden hat so kann er während der laufenden Saison **KEINEN KLASSENWECHSEL** mehr vornehmen. Die Fahrer werden nach dem 1. Lauf fix in Expert oder Standard eingeteilt.

3.8.2 Motoren & Fahrregler

- a) Es sind nur 13.5 Turn Brushless Sportmotoren nach EFRA Handbuch Anhang 3, Kap. 2.4. zugelassen.
- b) Die Motoren müssen im Originalzustand gefahren werden. Timing ist erlaubt.
- c) Der Fahrregler ist frei wählbar.

3.8.3 Untersetzung

- a) Die Gesamtuntersetzung darf den Wert gemäss Anhang C nicht unterschreiten.

4 Reglement Swiss GT (E10GT)

4.1.1 Allgemeines, Organisation

- a) Die Swiss GT Schweizermeisterschaft wird mit Konsens der SRCCA und des SRCCA E10TC Obmanns durchgeführt, ist aber eine unabhängige Rennserie, die als offiziell bewilligte Gastklasse im Rahmen der E10TC Schweizermeisterschaft durchgeführt wird.
- b) Die Läufe werden durch die Organisatoren der E10TC SM durchgeführt.
- c) Als nicht offizielle Kategorie besteht für die Teilnahme an der E10GT **keine** Lizenzpflicht.
- d) Der inoffizielle E10GT Verantwortliche oder sein Stellvertreter stehen dem Organisator für Fragen zu Ablauf, zum technischen Reglement oder anderweitigen Problemen vor und nach dem Rennen sowie auf dem Rennplatz zur Verfügung.

4.1.2 Anmeldung und Gebühr

- a) Die Startgebühr wird am Samstag vor Ort bezahlt.
- b) Die Startgebühr beträgt CHF 30
- c) Für Doppelstarter, die gleichzeitig auch in E10TC Expert oder Standard starten beträgt die Anmeldegebühr 20.-. Das Startgeld ist Reuegeld und wird nicht zurückerstattet.

4.1.3 Ablauf

- a) Die Rennen finden nach den gleichen Regeln und dem gleichen Ablauf statt gemäss SRCCA E10TC Reglement, sofern in den entsprechenden Bestimmungen sowie in Kapitel 3.9 des vorliegenden Reglements nichts anderes vorgeschrieben wird.
- b) Zeitplan und Ablauf richtet sich nach den Vorgaben des SRCCA E10TC Reglements und den Vorgaben der Organisatoren der E10TC SM-Läufe.
- c) Die Laufzeit für E10GT beträgt 8min. Diese kann auf Antrag der Organisatoren durch den E10GT Verantwortlichen in Absprache mit dem E10TC Obmann bis auf 6min verkürzt werden, sofern es der Zeitplan erfordert.
- d) Preis- bzw. Pokalberechtigt sind die drei Bestplatzierten des A-Finals sowie jeweils die Sieger der übrigen Finale.
- e) Die Finalläufe werden in Le Mans-Aufstellung gestartet.

4.1.4 Rennleitung

- a) Die Rennleitung hat die Autorität für den Anlass.
- b) In Fragen des Reglements, der Resultate sowie der Beurteilung des Verhaltens auf und neben der Strecke entscheidet die Rennleitung in Absprache mit dem E10GT Verantwortlichen und/oder dessen Stellvertreter.

4.1.5 Streckenposten

- a) Jeder Teilnehmer an der E10GT Kategorie ist verpflichtet, der nachfolgenden Gruppe der E10TC Kategorien Streckenposten zu stehen.
- b) Die vorangegangene E10TC Gruppe steht der E10GT Kategorie Streckenposten.

4.1.6 Technische Inspektion

- a) Es wird keine durchgehende technische Inspektion durchgeführt. Der E10GT Verantwortliche kann jedoch zu jedem Zeitpunkt des Rennens und ohne Begründung die Fahrzeuge zur Kontrolle aufbieten. Die Fahrzeuge müssen dazu auf Verlangen hin der TK und dem Verantwortlichen umgehend und ohne vorangegangene Manipulation zur Verfügung gestellt werden.
- b) Entspricht das Fahrzeug nicht dem technischen Reglement, wird der beste gefahrene Lauf gestrichen.

4.1.7 Allgemeines

- a) Die E10GT ist eine Gastklasse. Die Einhaltung der Rennplatzordnung und der Anweisungen des Veranstalters ist deshalb zwingende Voraussetzung für die Teilnahme an den E10GT Läufen.
- b) Auf Fairness und Akzeptanz auf der Strecke, auf dem Fahrerstand und im Fahrerlager wird in der E10GT-Kategorie als Gastklasse besonders grossen Wert gelegt. Zuwiderhandlungen können mit Disqualifikation, Ausschluss aus der Rennveranstaltung bis hin zum Ausschluss aus der E10GT-Meisterschaft geahndet werden.

4.1.8 Technisches Reglement E10GT

- a) **Allgemeine Anforderungen**
 - i) Die Fahrzeuge sollen adäquate Repräsentationen von Fahrzeugen der FIA GT Klassen oder Sportwagen-Prototypen im Massstab 1:10 sein. Sportwagen, Le Mans Prototypen (LMP), Gr. C, FIA GT1, GT2 und GT3 Karosserien sind zugelassen.
 - ii) Tourenwagen-Karosserien (viertürig) sowie sogenannte "Lola"-Karosserien sind nicht erlaubt.
 - iii) Alle Fahrzeuge müssen über Heck-Direktantrieb (2WD) über eine Starrachse verfügen.
 - iv) Der E10GT Verantwortliche entscheidet über die Zulassung von anderen Fahrzeugen/Karosserien.
- b) **Motoren/Regler/Untersetzung**
 - i) Es sind nur 13.5T Brushless-Motoren gemäss EFRA Handbuch, Anhang 3, Kapitel 2.4. mit max. 300 Watt Leistung zugelassen. Es gelten die Herstellerangaben. Motoren, bei denen die technischen Daten nicht publiziert/einsehbar sind, sind nicht zugelassen. Es obliegt dem Fahrer, die Legalität des Motors nachzuweisen.
 - ii) Regler, Programme sowie Untersetzung/Rollout (Laufmillimeter) sind frei
- c) **Reifen**
 - i) Front: CRC World GT Control Tire lilac (lila Streifen), #2300
 - ii) Heck: CRC Swiss GT Control Tire pink (roter Streifen), #2303

- iii) Die Organisation der Reifen ist Sache der Fahrer, Rennplatzsupport wird gewährleistet.
- iv) Es besteht keine Beschränkung hinsichtlich Anzahl und Mindestdurchmesser der zu verwendenden Reifen.
- v) Bei Regenrennen ist die Reifenwahl freigestellt, Caps sind erlaubt. Der E10GT Verantwortliche entscheidet zusammen mit der Rennleitung ob das Regenreglement gilt.
- vi) Der E10GT Verantwortliche und/oder sein Stellvertreter entscheiden über die Zulassung anderer Reifen.
- d) **Akkus**
Es sind Akkus bis 2s LiPo, 2s LiFePo sowie 6 Zellen Sub C zugelassen, Nominalspannung maximal 7.4V. Kapazität, Marke und Typ der Akkus sind freigestellt, die EFRA-Liste ist NICHT massgebend.
- e) **Abmessungen und Gewichte**
 - i) Die Fahrzeuge dürfen die maximale Gesamtbreite von 210mm (inkl. Karosserie) nicht überschreiten.
 - ii) Das Mindestgewicht beträgt 1025gr (inkl. Transponder)
 - iii) Am Heckflügel darf ein Guernyflap angebracht werden, dieser darf die Oberkante des Originalheckflügels um max. 10mm überragen.
 - iv) An der Karosserie dürfen seitliche Winglets angebracht werden, sie dürfen die Maximalmasse von 50mm x 75mm (Höhe x Tiefe) nicht überschreiten.
 - v) Die Mindestbodenfreiheit beträgt für Indoorstrecken 3mm (Teppichbelag). Für Outdoorstrecken ist die Bodenfreiheit freigestellt. Der Veranstalter kann jedoch eine Mindestbodenfreiheit vorschreiben sollte die Verlegung der Zeitnahmeschleufe dies verlangen.

5 Schlussbestimmungen

5.1 Sicherheit

- a) Die Sicherheit der Zuschauer hat oberste Priorität und muss beim Pistenbau und bei den Zuschaueranlagen unbedingt genügend berücksichtigt werden.
- b) Auch die Sicherheit der Rennoffiziellen, Streckenposten, Helfer, Fahrer und Begleitpersonen muss gewährleistet werden.
- c) Ein Sanitäter sollte an Anlässen zugegen sein, an denen eine grosse Menschenmenge erwartet wird.
- d) Polizei und Notarzt müssen einen leichten Zugang zu allen Anlagenbereichen haben.

5.2 Punkteverteilung

- a) Die Punkteverteilung an SM Läufen erfolgt gemäss dem Punktesystem "EFRA GP2". (Sieger 75 Punkte)

5.3 Preise

- a) Der Veranstalter von Elektro On-Road Läufen verteilt Preise für mindestens die ersten fünf Plätze und für jeden weiteren Finalsieger in allen Kategorien.

5.4 EFRA Reglement

- a) Für alle hier nicht behandelten Punkte gilt das aktuelle Reglement der EFRA.
- 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) Rennleiter, Jury und der SRCCA Klassenobmann können, sofern nötig, am Renntag verbindliche Entscheide über Angelegenheiten treffen, die hier nicht genauer behandelt werden. Solche Entscheide sind dem SRCCA Klassenobmann am Ende der Veranstaltung in schriftlicher Form zu übergeben.
- d) Technische Änderungen und Anpassungen an das EFRA Reglement bleiben der TK der SRCCA vorbehalten.

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

SRCCA TK, Klassenobmann Elektro On-Road
Peter Imboden
Februar 2010