

SRCCA

Swiss R/C Car Clubs Association



REGLEMENT

V8 Offroad

2025

Klassenobmann V8OR
Erwin Degros

e-mail: srcca_v8or@srcca.ch

Inhaltsverzeichnis

1.	Amateur und Expert	3
1.1.	Allgemein	3
1.2.	Wildcards	3
1.3.	Lizenzpflicht	3
2.	Rennformat	3
2.1.	Allgemein	3
2.2.	Training & gezeitetes Training	4
2.3.	Qualifikation	4
2.3.1.	Gruppeneinteilung	4
2.3.2.	Wertung	4
2.4.	Finale	4
2.5.	Laufdauer	5
2.6.	Regenwertung	5
2.7.	Meisterschaftswertung	5
3.	Piste	5
3.1.	Allgemein	5
3.2.	Oberfläche	5
3.3.	Zählschleife	5
3.4.	Sicherheit	6
3.5.	Instandhaltung	6
4.	Rennablauf	6
4.1.	Fahrerbesprechung	6
4.2.	Fahrer und Streckenposten	6
4.3.	Startprozedere	7
4.3.1.	Training	7
4.3.2.	Vorlauf	7
4.3.3.	Finale	7
4.4.	Positionen auf dem Fahrerstand / in der Boxengasse	8
4.5.	Technische Inspektion	8
4.6.	Auszeit	8
4.7.	Technische Abnahmefrist	8
5.	Technische Spezifikationen	8
5.1.	Allgemein	8
6.	Allgemeine Bestimmungen	8
7.	Internationale Sperre	8
8.	Strafen und Strafmass	9
8.1.	Verstöße gegen das technische Reglement	9
8.2.	Startfehler	9
8.3.	Abzug einer Runde beim schnellsten Lauf	9
8.4.	Verwarnung "Watch your driving"	9
8.5.	Drive through	9
8.6.	Stop & Go	9
8.7.	10 Sekunden Stop & Go	9
8.8.	Zeitstrafe	9
8.9.	Disqualifikation	10
9.	Kategorie OPEN	10
10.	Appendix	11
10.1.	Experten	11

1. Amateur und Expert

1.1. Allgemein

Die Liste für die Expert-Kategorie qualifizierten Fahrer befindet sich im Anhang (Kapitel 9). Ziel ist die besten 56 Expert Fahrer zu fördern. Die Zahl 56 ergibt sich aus dem Wunsch, möglichst beide 1/8 Finale zu füllen (16 Halbfinalisten + 16 Viertelfinalisten + 24 Achtelfinalisten = 56 Experten).

Grundsätzlich steigen die 5 besten Amateure und Sieger Meisterschaftsrennen zu den Experten auf, und **bei mehr als 56 Fahrer**, die 5 letzten Experten ab (nach Meisterschaftsrangliste am Ende der Saison). **Andernfalls, wenn ein Experte zu den Amateuren zurückkehren möchte, stellt er die Anfrage vor dem Klubmeeting am Ende Saison an den Klassenobmann, und während dieses Treffens wird der Fall mit den anwesenden Klubvertretern untersucht**

Ehemalige Expertfahrer können innerhalb folgender Fristen wieder direkt in die Expert-Klasse einsteigen: innerhalb von 5 Jahren nach Ihrem letzten gefahrenen SM-Lauf wenn sie Halbfinalisten waren und innerhalb 10 Jahren nach dem letzten gefahrenen SM-Lauf, wenn sie Hauptfinalisten waren. Nach 2 Jahren seit dem letzten gefahrenen SM Lauf darf der ehemalige Expert-Fahrer auf Wunsch auch bei der Amateur-Klasse wieder einsteigen.

Zur Erinnerung: Bei wetterbedingter Stornierung (in Abstimmung mit der SRCCA) erfolgt keine Rückerstattung des Startgeldes. Desweiteren müssen Fahrer, die das Startgeld nicht bezahlt haben, dies bis zum nächsten Rennen zu tun. Bei Unterlassung droht der Ausschluss von der Schweizermeisterschaft.

Wenn ein Rennen wegen mangelnder Teilnehmerzahlen abgesagt wird (in Übereinstimmung mit SRCCA), werden Anmeldungen zurückerstattet. Registrierungen erfolgen auf MyRcm. Anmeldeschluss ist am Mittwochabend 20h vor dem Rennen. Die Zahlung muss auch für diesen Tag erfolgen.

1.2. Wildcards

Auf Antrag an den Klassenobmann kann ein Fahrer (auch unterjährig) direkt bei den Experten einsteigen. Diese Wildcards sind gedacht für folgende, nicht abschliessende Liste von Fahrern:

- Einsteiger mit Background aus anderen Kategorien
- Fahrer, welche nach einer Pause wieder Einsteigen (siehe Abschnitt 1.1, Absatz 3)
- Ausländische Fahrer, welche bereits Nationale- oder Internationale Erfolge aufweisen

Der Klassenobmann entscheidet abschliessend über die Annahme solcher Anträge. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

1.3. Lizenzpflicht

Um an den SM-Läufen teilnehmen zu können ist eine SRCCA Jahreslizenz obligatorisch.

Über Ausnahmen für die Teilnahme an einzelne Rennen kann der Obmann auf Antrag hin entscheiden (z.B. im Falle von ausländischen Fahrern). Teilnehmer ohne SRCCA Jahreslizenz müssen zusätzlich zum Startgeld eine Tageslizenz für CHF 10.- lösen. Die Gebühr für die Tageslizenz ist zusammen mit dem Startgeld vor Beginn des Trainings zu entrichten. **Diese Tageslizenz ist per E-Mail beim Klassenobmann anzufordern.** Die Nummer der Tageslizenz wird dem Fahrer per E-Mail zugesandt und ist bei der Anmeldung des betreffenden Rennens zu vermerken. Diese Nummer gilt nur für dieses Rennen

Bei Teilnehmern mit Tageslizenz entscheidet der Obmann in welcher Klasse (Expert oder Amateur) gestartet werden darf. Der Teilnehmer wird in der Tageswertung geführt, aber nicht in der Jahreswertung. Die Tageslizenzen (CHF 10.-) werden vom Obmann eingezogen und der SRCCA überwiesen.

2. Rennformat

2.1. Allgemein

SM Läufe gehen über zwei Tage (Samstag und Sonntag).

Tag 1 (Samstag):

- Ab 8:30 Uhr freies Training in Gruppen, 2 Läufe à 8 Minuten
- Fahrerbesprechung
- 4 Vorläufe à 5 Minuten

Tag 2 (Sonntag):

- Ab 8:30 Uhr Finalläufe, aufsteigend, abwechselnd, zuerst Amateur, dann Expert.
- Die Halbfinalisten erhalten zusätzlich ein Training à 10 Minuten.
- Ein Junioren-Final (bis zum 18. Altersjahr) à 15 Minuten
- Ein oder zwei Senioren-Finale (40+) à 15 Minuten

Die Hauptfinalisten aus Expert und Amateuren sind von den Junioren- und Seniorenfinalen ausgeschlossen.

Die Junioren- und Senioren-Finale werden klassenübergreifend (Expert- und Amateur zusammen) ausgetragen. Die Junioren-/Senioren-Finale können zusammengeführt werden, wenn die Anzahl Teilnehmer keine getrennte Austragung als sinnvoll erscheinen lässt.

Die Anmeldung an die Junioren- und Senioren-Finale müssen jeweils bis am Samstag erfolgen.

2.2. **Training & gezeitetes Training**

Grundsätzlich wird mit Gruppen von 12 Fahrern gefahren. Der Veranstalter kann, sofern die Infrastruktur es zulässt, die Trainingsgruppen bis zu 14 Fahrer aufstocken.

2.3. **Qualifikation**

2.3.1. **Gruppeneinteilung**

Es wird mit Gruppen von 12 Fahrern gefahren. Die Einteilung in Gruppen richtet sich nach der Platzierung des Vorjahres für das erste Rennen des laufenden Jahres und dann nach der Gesamtwertung des laufenden Jahres. Diese Gruppen bleiben für Training und Quali-läufe unverändert. Die Autos behalten den ganzen Samstag über die gleiche Nummer.

2.3.2. **Wertung**

Bei den Läufen zur SM werden alle Vorläufe einzeln entsprechend dem Punktesystem der EFRA Handbuch, Anhang 2, Absatz 2.4 gewertet (0, 2, 3, 4,...). Nach Abschluss der Vorläufe werden die besten Platzierungen (Anzahl abhängig von der Anzahl wertbarer Qualifikationen, siehe Tabelle unten) des Teilnehmers addiert und ergeben die Finallauf-Positionen. Bei Punktgleichheit entscheidet der bessere nicht gewertete Lauf (nach Punkten), bzw. wenn dann immer noch Gleichstand besteht, die schnellere Zeit.

- für 2 tatsächlich ausgetragene Qualifikationsläufe: 1 Zähler
- für 3 tatsächlich ausgetragene Qualifikationsläufe: 2 Zähler
- für 4 tatsächlich ausgetragene Qualifikationsläufe: 2 Zähler
- für 5 tatsächlich ausgetragene Qualifikationsläufe: 3 Zähler
- für 6 tatsächlich ausgetragene Qualifikationsläufe: 4 Zähler

- Für die Qualifikationsränge werden ebenfalls Meisterschaftspunkte vergeben: der erste Rang erhält 20 Punkte, der zweite Rang erhält 19 Punkte, der dritte Rang erhält 18 Punkte usw.

2.3.3. **Last Chance Qualifier**

Die Fahrer aus dem Halbfinal A und Halbfinal B, die sich nicht für den Hauptfinal qualifiziert haben, fahren eine zusätzliche Last Chance Qualifikation über 10 Min., deren Sieger als 13. Fahrer am Hauptfinale teilnehmen kann.

2.4. **Finale**

Die Finaleinteilung erfolgt aufgrund der Qualifikationsergebnisse. Dabei werden die ungeraden Qualifikationplätze in die "A"-Serie, die geraden in die "B"-Serie eingeteilt. Dabei sind pro Stufe und Serie 8 Fahrer qualifiziert. Alle Sub-Finale werden mit 12 Fahrzeugen gestartet, wobei 4 in den nächst höheren Final aufsteigen. Aus den Halbfinalen steigen die jeweils 6 schnellsten Fahrzeuge in den Final auf. Der "letzte" Final kann, sofern es die Infrastruktur zulässt, bis auf 14 Fahrzeuge aufgestockt werden. Falls weniger als 14 Fahrzeuge in der letzten Finalstufe qualifiziert sind, wird nur eine Serie gefahren, wobei 8 Fahrzeuge aufsteigen. Sie werden gemäss Platzierung auf die beiden höheren Serien verteilt (ungerade "A"-Serie, gerade "B"-Serie).

2.5. **Laufdauer**

Alle Qualifikations- und Finalläufen werden mittels "Zeit plus nächste Runde" gewertet.

Stufe	Laufdauer	Warmup
Vorlauf	5 Minuten	90" - 3'
Sub-Final	20 Minuten	90" - 3'
Last Chance Qualifier	10 Minuten	90" - 3'
Finale Junioren (<=18)	15 Minuten	90" - 3'
Finale Senioren (40+)	15 Minuten	90" - 3'
Finale Amateur	30 Minuten	90" - 3'
Finale Expert	45 Minuten	90" - 3'

2.6. **Regenwertung**

Muss aus zwingenden Gründen (starker Regen, Unfall, höhere Gewalt, usw.) für mehr als 60 Minuten unterbrochen werden, so entscheidet der Rennleiter mit den Sportkommissaren und dem Veranstalter, ob die Veranstaltung abbrechen ist. Der Abbruch ist in der Rennauswertung zu erwähnen. Es gibt keine Nasswertung. Bei Rennabbruch am Samstag kann das Rennen am Sonntag wieder aufgenommen werden, gegebenenfalls mit angepasster Laufzahl/Renndauer.

Bei Rennabbruch am Sonntag werden alle komplett gefahrenen Serien gewertet, alle nicht gefahrenen Finale werden nach Qualifikation gewertet.

2.7. **Meisterschaftswertung**

Es kommt die in EFRA-Handbuch, Kapitel 3.3.6 beschriebene Punkteverteilung "European Championship" zum Einsatz (300, 280, 260, 240,...).

- für 3 oder weniger ausgetragene Meisterschaftsläufe: kein Streichresultat
- für 4, 5 oder 6 tatsächlich ausgetragene Meisterschaftsläufe: 1 Streichresultat
- für 7 oder mehr ausgetragene Meisterschaftsläufe: 2 Streichresultate

3. **Piste**

3.1. **Allgemein**

Die Streckenführung ist jedem Ausrichter freigestellt, jedoch muss jeder Punkt der Fahrbahn von jedem Platz des Fahrerstandes aus einsehbar sein. Die Distanz zwischen Fahrerstand und dem entferntesten Punkt der Strecke darf nicht mehr als 60 Meter betragen. Die Fahrbahnbreite muss 4 m +/- 0.25 m betragen. Die Fahrbahnbreite kann auf einer maximalen Länge von 12 m (z.B. Schikane) um bis zu 3 m reduziert werden. Die Länge des Kurses wird an der inneren Streckenbegrenzung gemessen.

Der Rennleiter entscheidet zusammen mit dem Pistenverantwortlichen des Veranstalters nach einer Begehung, ob sich die Piste in einem Zustand befindet, in dem das Rennen gestartet werden kann und ob Anpassungen vorgenommen werden müssen um Sicherheit und Fairness zu gewährleisten.

3.2. **Oberfläche**

Die Fahrbahnoberfläche darf aus Dreck oder Teppich/Astroturf bestehen. In der Streckenführung dürfen sich befestigte Streckenabschnitte (künstliche Bodenbeläge wie Asphalt, Beton, Holz etc.) befinden. Der Offroad Charakter muss dabei erhalten bleiben.

3.3. **Zählschleife**

Es ist darauf zu achten, dass die Zählschleife (Zeitmessung) möglichst am Ende der Runde, das heißt möglichst nah bei der Einfahrt der Boxengasse zu installieren ist.

3.4. **Sicherheit**

Die Sicherheit muss immer Gewährleistet sein, für Zuschauer und Streckenposten. Bei schwierigen Sprüngen muss ein Helm zum Schutz des Streckenposten vorhanden oder ein zweiter Streckenposten dazu sein. Warnwesten müssen immer genügend vorhanden sein, min. 12 Stück. Das Tragen der Sicherheitswesten ist obligatorisch. Der Verein muss GUT sichtbar den Sanitätsposten markieren.

3.5. **Instandhaltung**

Die Piste darf während der Vorläufe nur soweit instandgehalten werden, dass alle Gruppen die möglichst gleichen Verhältnisse haben. Das beinhaltet Sicherheitsrelevante arbeiten (Zäune, Befestigung,...), oder wenn die Piste defekt ist (Sprünge, Teppiche, ...). Die Fahrbahn darf nicht verändert werden (Löcher flicken, bewässern, Layout ändern, ...)

Die Piste kann nach jedem Finallauf ausgebessert werden.

4. **Rennablauf**

4.1. **Fahrerbesprechung**

Die Fahrerbesprechung findet vor dem ersten Vorlauf statt. Sie wird vom Rennleiter durchgeführt. **Die folgenden Fragen werden behandelt:**

- Sicherheit
- Toiletten
- Festwirtschaft
- Camping
- Start
- Boxengasse
- Streckenposten
- Senderabgabe (falls notwendig)
- Dauer der Finalläufe
- Standort für Stop & Go
- Standort der Transponderschleife
- Startposition der Finalläufe
- Betreten und Verlassen der Boxengasse
- Disziplin und Fairplay
- Zeitplan

Es wird eine Rennkommission durch den organisierenden Club bestimmt. Die Rennkommission besteht aus dem Rennleiter sowie je einem Fahrer der Kategorie Amateur und Expert. Immer je ein Deutsch- und Französischsprachiger.

Die Rennkommission vertritt die Gesamtheit der Piloten und kann jederzeit dem Rennleiter Meldung über mangelnde Organisation oder Infrastruktur machen. (z.B. gefährliche Streckenbegrenzung). Jeder Rennkommissar muss bis zum Ende der Veranstaltung anwesend sein.

4.2. **Fahrer und Streckenposten**

Jeder Fahrer ist verpflichtet, nach Beendigung seines Laufes als Streckenposten für die nächste Vorlaufgruppe bzw. für das nächste Finale zu stehen, oder (nur mit Genehmigung der Rennleitung) einen Ersatz zu stellen. Der Streckenposten muss bei Vorläufen 30 Sek. und bei Finalläufen 1 Min. vor Startbeginn bezogen sein. Bei den Vorläufen kommt folgende Regelung zur Anwendung: bei Nichteinhaltung erfolgt eine Runde Abzug im schnellsten Vorlauf. Die Strafe kommt erst nach Beendigung aller Vorläufe zur Geltung. Nimmt ein Fahrer aus einem Finale seinen Streckenposten nicht ein, wird er für die gesamte Veranstaltung disqualifiziert. Die Disqualifikation tritt sofort in Kraft, der Startplatz bleibt frei. Ab Hauptfinale Amateur und Expert stehen alle 12 ausgeschiedenen Halbfinalisten Streckenposten (Ausnahmen sind Kinder bis 12 Jahre, Fahrer mit Gebrechen oder Verletzungen. In solchen Fällen kann bis auf 8 Streckenposten reduziert werden.)

Wer nicht erscheint wird für den nächsten Angemeldeten SM Lauf gesperrt.

4.3. Startprozedere

4.3.1. Training

Der Start in die Trainings erfolgt fliegend. Sobald die Piste geöffnet wird, beginnt die Zeit zu laufen.

4.3.2. Vorlauf

Der Start in die Vorläufe erfolgt fliegend. Die Piste wird 3 Minuten vor dem Start geöffnet. Der Veranstalter kann diese Aufwärmzeit bei Bedarf bis auf 90 Sekunden kürzen. Die verbleibende Zeit bis zum Start muss mittels Lautsprecheranlage mitgeteilt werden. Folgende Zeiten müssen per Lautsprecheranlage angekündigt werden:

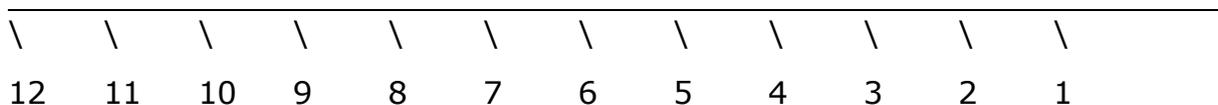
- 3 Minuten bis zum Start
- 2 Minuten bis zum Start
- 1 Minute bis zum Start
- 30 Sekunden bis zum Start
- 10 Sekunden bis zum Start
- Start

Dann wird der Start freigegeben. Die Fahrzeuge müssen dann selbstständig innerhalb einer Runde starten. Wenn danach ein beliebiges Fahrzeug eine Runde vollendet hat, werden automatisch alle Uhren der zu diesem Zeitpunkt noch nicht gestarteten Fahrer gestartet. Bis zur Ankündigung "1 Minute bis zum Start" darf die Piste abgekürzt werden, um die Fahrzeuge besser auf der Piste zu verteilen.

4.3.3. Finale

Die Piste wird 3 Minuten vor dem Start geöffnet. Der Veranstalter kann diese Aufwärmzeit bei Bedarf bis auf 90 Sekunden kürzen. Die verbleibende Zeit bis zum Start muss mittels Lautsprecheranlage mitgeteilt werden. Bei der Ankündigung "1 Minute bis zum Start" oder der Aufforderung des Rennleiters begeben sich die Fahrzeuge in die Boxengasse. Die Helfer bringen die Fahrzeuge mit laufendem Motor auf Ansage des Rennleiters zum Start, am Startplatz ist keine Starterbox erlaubt. Der Rennleiter beginnt einen Countdown von 10 rückwärts. Ab diesem Zeitpunkt darf kein Helfer mehr seine Position verlassen, d.h. ist er noch mit dem Fahrzeug in der Boxengasse, wird von dort nachgestartet. Geht der Motor in der Startposition aus, darf der Helfer erst nach erfolgtem Start diese verlassen und das Fahrzeug aus der Boxengasse nach starten lassen. Ist der Countdown bei drei angelangt, wird die Startflagge abgesenkt und die Helfer treten sichtbar vom Fahrzeug zurück. Innerhalb der nächsten 3 - 5 Sekunden erfolgt das Startzeichen. Befindet sich die Zählschleife zwischen dem Ausgang der Boxengasse und der Startlinie, darf aus der Boxengasse erst nach dem Vorbeifahren des letzten Fahrzeuges gestartet werden. Vor dem Startzeichen darf kein Fahrzeug die Startlinie passieren.

Bei den Finalläufen kommt der Le - Mans - Start zur Anwendung:



Fahrtrichtung >>

Zwischen den Fahrzeugen muss ausreichend Raum (min. 200 cm) sein und die Startposition muss im 45° Winkel zur Fahrtrichtung liegen.

4.4. Positionen auf dem Fahrerstand / in der Boxengasse

Während der Vorläufe und Finalläufe halten sich die Fahrer entsprechend ihrer Startnummer auf dem gekennzeichneten Plätzen auf dem Fahrerstand auf. Die Helfer haben sich entsprechend in der Box unter dem Fahrer in der Boxengasse aufzuhalten. Ist die Boxengasse in Ausnahmefällen nicht unter dem Fahrerstand angelegt, so hat sich der Helfer in der entsprechend der Standposition seines Fahrers gekennzeichneten Box (Nummerierung) aufzuhalten. Ab Halbfinale können die Fahrer, in ihrer jeweiligen Startreihenfolge, die Plätze frei wählen.

4.5. Technische Inspektion

Vorläufe: Alle Fahrzeuge werden nach jedem Lauf mit genügend Sprit in der Tankflasche abgegeben. Es können immer Stichproben des gesamten Reglements (auch "Ausliterung") gemacht werden.

Sub-Finale: Bei allen qualifizierten Fahrern werden die Autos ausgelitert, nach Platzierung 1., 2., 3. und 4. Rang. Der 5. Rang ist zur Reserve auch an der technischen Inspektion.

Halbfinale: alle 6 qualifizierten Fahrer

Finale: alle 12 Finalisten.

Die Fahrzeuge der Halbfinalisten werden deponiert und erst nach Kontrolle der B-Serie herausgegeben.

4.6. Auszeit

Jeder Fahrer von Halbfinalläufen und Finalen kann eine Auszeit von 10 Minuten verlangen. Dies aber bis spätestens vor der Ansage „1 Minute bis zum Start“, danach kann keine Auszeit mehr eingegeben werden. Dieser Fahrer verliert seine Startposition, die frei bleibt, und er nimmt am Ende des Feldes Aufstellung zum Start. Ist er nicht rechtzeitig am Start, startet er aus der Boxengasse. Diese Auszeit kann nur einmal pro Halbfinallauf und einmal pro Finale verlangt werden. Wird die Auszeit aus Gründen von Frequenzproblemen beantragt, ist die Strecke geschlossen. Wird die Auszeit aus Gründen von technischen Problemen beantragt, so bleibt die Strecke geöffnet.

4.7. Technische Abnahmefrist

Bis zum Ende des letzten Trainingslaufes müssen alle Fahrzeuge von der technischen Abnahme abgenommen worden sein.

Fahrer, die nur sonntags teilnehmen, müssen ihr Fahrzeug 7:30 - 8:00 Uhr für die Finalläufe technisch abnehmen lassen.

5. Technische Spezifikationen

5.1. Allgemein

Referenz Reglement EFRA Handbook 2021 Appendix 2 Kapitel 5.

Der persönliche Transponder ist obligatorisch an allen Schweizermeisterschaften.

Ab 2023 müssen Piloten die 16% EU-Treibstoff benutzen. Kontrollen werden mit dem Nitromax-Tool durchgeführt

6. Allgemeine Bestimmungen

Das Rauchen ist auf der ganzen Strecke wie in der Boxengasse und auf dem Podest verboten. Als Streckenposten gehört die Aufmerksamkeit auf die ihm zugewiesene Zone um schnellstmöglich zu helfen. Buggys die nicht mehr fahren können, werden durch den Mechaniker beim Streckenposten abgeholt. Fluchen und rassistische Bemerkungen sowie heftiger Streit kann mit Rennausschluss bestraft werden.

7. Internationale Sperre

Ein Fahrer wird für internationale Rennen gesperrt wenn er sich offiziell angemeldet hat und ohne Grund nicht am Anlass teilnimmt. Ausnahmen sind: Krankheit, Unfall, persönliche schwerwiegende Probleme. Es muss eine schriftliche Abmeldung abgegeben werden. Die Abmeldung berechtigt NICHT zur Rückerstattung des Startgeldes.

Dauer der Sperre: 2 Jahre

Ein rechtzeitiges Abmelden führt zu keiner Strafe, das Startgeld bleibt geschuldet.

8. Strafen und Strafmass

8.1. Verstöße gegen das technische Reglement

Bei Verstößen gegen das Technische Reglement während den Vorläufen ist der jeweilige Vorlauf zu streichen. Bei Verstößen gegen das Technische Reglement in den Finalläufen wird der Fahrer der jeweilige Final gestrichen.

8.2. Startfehler

- Frühstarts in Finalen werden durch eine Stop & Go Strafe geahndet.
- Die Stop-and-Go-Strafe ist auf dem dafür vorgesehenen Platz auszuführen. Während dieser Strafe ist keinerlei Tätigkeit am Fahrzeug erlaubt.

8.3. Abzug einer Runde beim schnellsten Lauf

- Nicht-Einnehmen des Streckenpostens während der Vorläufe.
- Beim Nicht-Einnehmen des Streckenposten zum zweiten Mal wird eine Runde beim zweitbesten Vorlauf abgezogen.

8.4. Verwarnung "Watch your driving"

- Bei Gefährdung von anderen Fahrzeugen durch gefährliche Fahrweise.
- Wenn nach Laufende die die Boxengasse nicht schnellstmöglich aufgesucht wird ohne die im Rennen verbliebenen Fahrzeuge zu behindern.
- Anschieben eines anderen Fahrzeuges.
- Einmaliges Abkürzen einer Kurven.
- Das Nicht-Befahren der Boxengasse im Falle eines Boxenstopps

8.5. Drive through

- Beim Abkürzen in der letzten Minute der Vorläufe
- Mehrmals abgekürzt in den Kurven.
- Anschieben eines Fahrzeuges zu seinem Vorteil.

8.6. Stop & Go

- Nach Aussprechen der Warnung "Watch your driving" zum zweiten Mal.
- Nach erneutem "Drive through"-Verstoss
- Jeder Frühstart in einem Finallauf führt zu einer Stop & Go.
- Der Fahrer muss die Strafe innerhalb 3 Runden nach deren Aussprache ausführen.
- Vor Rennende, 2-0 Runden vor Ende, eine Stop & Go oder Penalty- Stop & Go Strafe ausgesprochen wurde und nicht «absitzen» kann wird nach Rennende sofort eine 10 Sekunden/20 Sekunden Zeitstrafe ausgesprochen und im Klassement Aufaddiert.

8.7. 10 Sekunden Stop & Go

Das Fahrzeug muss innert 3 Runden nach Ansage der Strafe in die Box zu seinem Mechaniker. Der Mechaniker hebt das Auto auf, der Rennleiter sagt wann das Auto wieder abgesetzt werden darf. Die Dauer beträgt 10 Sekunden. Das Betanken des Fahrzeuges oder sonstige Reparaturen oder Austauschen von Teilen ist während dem „Absitzen“ der Strafe verboten.

8.8. Zeitstrafe

Wird während der letzten drei Runden des Laufes einem Fahrer eine Stop & Go oder eine 10 Sekunden Stop & Go Strafe ausgesprochen und sitzt der Fahrer die Strafe nicht mehr während des Laufes in der Boxengasse bzw. auf dem Stop & Go Platz ab, so wird dem Fahrer eine Zeitstrafe zu seiner erzielten Laufzeit addiert. 10 Sekunden im Falle einer „Stop & Go“-Strafe und 20 Sekunden für den Fall einer „10 Sekunden Stop & Go“.

Eine entsprechende Zeitstrafe darf zudem in den Fällen ausgesprochen werden, wo während des Laufes keine Strafe ausgesprochen werden konnte, dennoch die Handlung des Fahrers strafbar war, zB wenn das Vergehen in der letzten Runde stattfindet und dem Rennleiter keine Zeit für das Aussprechen der Strafe verbleibt.

8.9. Disqualifikation

- Nicht-Einnehmen des Streckenpostens in seinem zugewiesenen Final
- Wiederholte Strafe „10 Sekunden Stop & Go“ führt zur Disqualifikation
- Unsportliches Verhalten, Beleidigungen jeder Art, Streitigkeiten
- Verwendung von nicht reglements-konformen Treibstoffs oder mehr als 25% Nitrogehalt
- Fahren entgegen der Fahrtrichtung
- Mehrere Fahrer benutzen das gleiche Fahrzeug
- Nicht bestehen der technischen Kontrolle bei Finalläufen
- Nicht bestehen der technischen Kontrolle bei den Vorläufen
- Widersetzen den Entscheiden der Rennkommission

9. Kategorie OPEN

Eine neue OPEN-Kategorie wurde geschaffen, um unser Hobby zu fördern

Diese Gruppe ist offen für nicht lizenzierte Fahrer, die die Welt des RC-Rennsports entdecken möchten. Sie bezahlen ihre Anmeldung, wie die SM-Fahrer und müssen sich ebenfalls über MyRCM in der OPEN-Kategorie registrieren.

Nach jeder Training-serie und jeder Quali-Serie von Amateur kann eine Gruppe (oder mehrere, je nach Anzahl der Anmeldungen) auf die Strecke gehen zur gleichen Zeit für die Training oder das Qualifying.

Es gibt keine Streckenposten und Timing-Zeiten werden ausgedruckt (ohne Ranking).

Am Sonntag gibt es 3x 10-minuten Fahrt für die OPEN-Gruppe. Die erste zu Beginn des Tages, die zweite vor der Mittagspause und die dritte nach dem freien Training der Halbfinalisten. Dies sind Rennen ohne Klassierung, da Nitro und Elektro-Fahrzeuge gemischt teilnehmen können, so dass keine vergleichbaren Resultate erzielt werden...

Die Autos dieser OPEN-Gruppe sind im Maßstab 1/8 – Verbrenner oder Elektro - Truggys werden ebenfalls akzeptiert. Es wird keine technische Kontrolle durchgeführt.

Es ist möglich, dass Änderungen dieser Gruppe in Abhängigkeit von den im Laufe des Jahres gemachten Erfahrungen erforderlich sind. Die Mitteilungen werden in der SRCCA V8 Facebook-Gruppe und beim SM-Briefing veröffentlicht.

