



SRCCA

Swiss RIC Car Clubs Association

Verband Schweizerischer Clubs für ferngesteuerte Automodelle

Association des clubs suisses pour modèles d'auto radiocommandés

Associazione dei clubs svizzeri per automodelli radiocommandati

Reglement Organisation

*Gültig für das Jahr 2010
Erstausgabe: 16.02.2009 V1
Revisionsausgabe: 01.02.2010 V
Formurlatyp: SRCCA Reglemente*

Inhaltsverzeichnis

1	Organisation der SRCCA	4
1.2	Zusammenspiel Fahrer, Clubs und Vorstand	4
1.3	Mitglieder des Vorstands	5
1.4	Funktionen und Aufgaben der SRCCA	6
1.4.1	Zentralvorstand	6
1.4.2	Technische Kommission	7
1.5	SRCCA Statuten	8
1.6	SRCCA Geschäftsfälle	10
1.6.1	Bestellen des Fahrer Logins	10
1.6.2	Versand von Club Logins	10
1.6.3	Mitgliedschaft erneuern	10
1.6.4	Nationale Lizenz bestellen	10
1.6.5	Internationale Lizenz bestellen	10
1.6.6	Lizenzversand	10
1.6.7	Etikettenbestellung	10
1.6.8	Fahrer Adressänderung	11
1.6.9	Club Adressänderung	11
1.6.10	Club Neuanmeldungen	11
1.6.11	Anträge an die technische Kommission	11
1.6.12	Anträge an den Zentralvorstand	11
1.6.13	Anmeldungen an Europameisterschaften (EM)	11
1.6.14	Anmeldungen an Weltmeisterschaften (WM)	11
1.6.15	Nicht Teilnahme bei Registrierung für EM oder WM	11
1.6.16	Anmeldungen nach dem AGM für EM oder WM	12
1.7	SRCCA Kosten	12
1.7.1	Verbandsbeiträge	12
1.7.2	EM und WM Startgelder	12
1.7.3	Weiteres aus der SRCCA Preisliste	12
1.8	Fristen und Termine für die SRCCA Administration	12
1.8.1	Redaktionschluss bei Model-Cars + Racing Sport	12
1.8.2	Ablauf der Verrechnung der Verbandsbeiträge	12
2	Organisation der Schweizermeisterschaften	13
2.2	Fristen und Termine	13
2.2.1	Rennkalender	13
2.2.2	Rennausschreibung	13
2.2.3	Anmeldungsverfahren	14
2.3	Funktionen und Aufgaben an einem Rennen	14
2.3.1	Rennleiter	14
2.3.2	Obmann	14
2.3.3	Registration	14
2.3.4	Technische Abnahme	15
2.3.5	Technische Kontrolle	15
2.3.6	Zeitmesser	15
2.3.7	Starter	16
2.3.8	Speaker	16
2.3.9	Transponder Ausgabe	16
2.3.10	Senderabgabe	17
2.3.11	Senderausgabe	17
2.3.12	Resultatsaushang	17
2.3.13	Frequenzkontrollen	17
2.3.14	Fahrerpodest	17
2.3.15	Boxenstrasse	17
2.4	Personelle Besetzung der Funktionen für Schweizermeisterschaften	18
2.5	Die Rennkommission	18

3	Verfahrensmaßnahmen	19
3.2	Strafbestimmungen	19
3.3	Penalty Formen	19
3.4	Penalty Entscheide	19
3.4.1	Verwarnungen.....	19
3.4.2	Stop & Go Strafe.....	19
3.4.3	Bester Lauf streichen.....	20
3.4.4	Betroffener Lauf streichen	20
3.4.5	Disqualifikation.....	20
3.5	Protestverfahren	20
4	Infrastruktur	21
4.1	Gesamtanlage	21
4.2	Restaurant / Theke oder Clubhütte	21
4.3	Sicherheit.....	21
4.4	Notfall.....	21
4.5	Piste.....	22
4.5.1	Abmessungsvorschriften für Flachbahn Verbrenner	22
4.5.2	Abmessungsvorschriften für Flachbahn Offroad	22
4.5.3	Abmessungsvorschriften für Flachbahn Elektro Flachbahn	22
4.5.4	Abmessungsvorschriften für Flachbahn Elektro Offroad	22
4.6	Boxenstrasse.....	23
4.7	Fahrerlager	23
4.8	Fahrerpodest	23
4.9	Zeitmessung.....	24
4.9.1	Decoder und Transponder	24
4.9.2	Induktionsschleufe	24
4.9.3	Computeranlage und Zeitmesssoftware	24
4.9.4	Zubehör.....	24
4.9.5	Ausfallsicherheit.....	25
5	Glossar	25
5.2	Verwendete Abkürzungen	25

1 Organisation der SRCCA

1.2 Zusammenspiel Fahrer, Clubs und Vorstand

Die SRCCA besteht aus dem Zentralvorstand ZV und der Technischen Kommission TK.

Der ZV kann direkt keine Beschlüsse fällen, sondern bereitet Anträge zu Handen der Delegiertenversammlung DV auf, über die dann dort bestimmt wird.

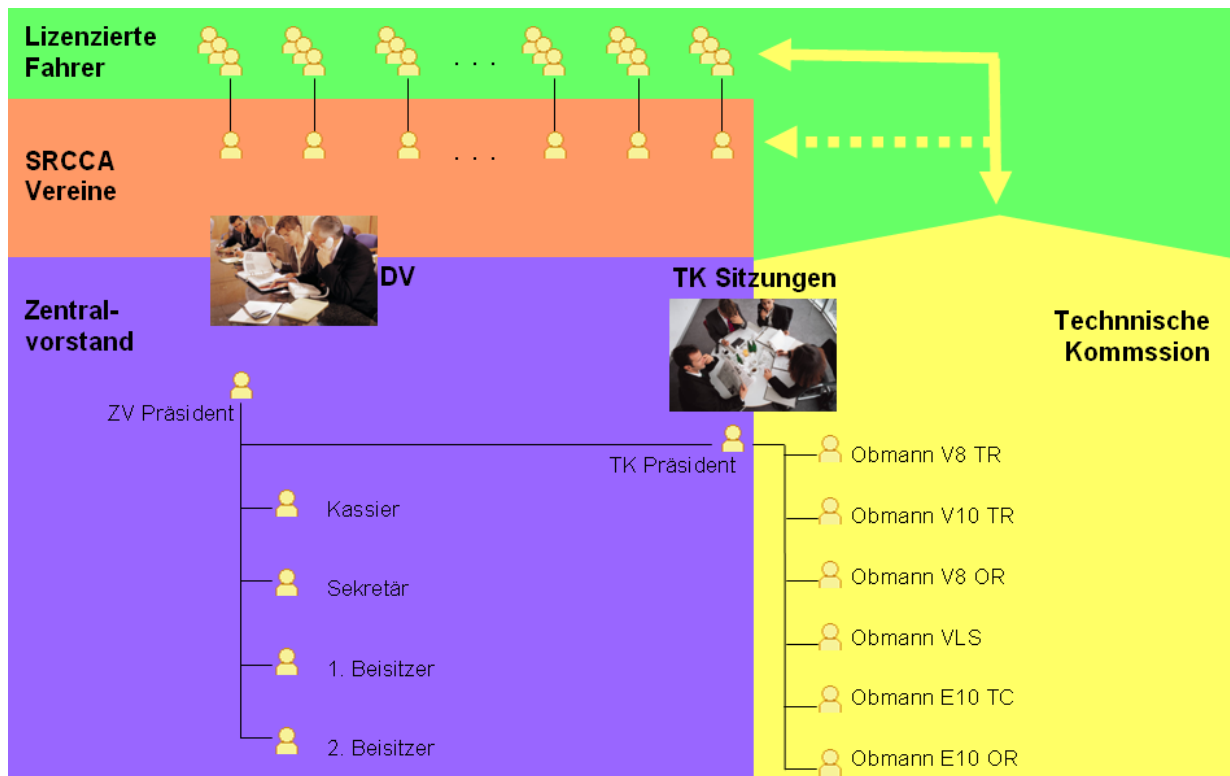
Die TK kann Beschlüsse selbst fällen, hingegen ist es wichtig, dass der Obmann die Fahrer- wie auch die Clubwünsche genügend gut erkennen kann oder ausarbeiten kann, damit eine verständliche Grundlage für die Entscheidungsfindung der TK vorliegt. Bestehen Unsicherheiten bezüglich der Entscheidung so sollen Vertreter der Clubs zu einer außerordentlichen TK Sitzung eingeladen werden um darüber zu beraten und letztlich zu entscheiden.

Eine neu eingeplante Technische Kommissionssitzung findet im Anschluss an die Delegiertenversammlung statt. Entscheide werden dort nur aufgrund vorliegender Anträge behandelt oder Themen, die in einer internen TK Sitzung nicht alleine entschieden werden können. Im Weiteren will man an dieser Sitzung den Clubs die Möglichkeit geben, Themen und Ideen einzubringen, welche im freien Rahmen und zur Meinungsbildung diskutiert werden können und wenn gegeben zu einem späteren Zeitpunkt ausgearbeitet und umgesetzt werden können.

Anträge sind in schriftlicher Form und unterzeichnet vom Club an die SRCCA zu senden. Es werden keine mündlichen Anträge berücksichtigt.

Anträge an den ZV müssen am 15. Dezember vorliegen.

Anträge an die TK müssen am 1. November vorliegen.



1.3 Mitglieder des Vorstands

ZV Präsident	Jacqueline Aebi Sonnenhalde 8 8716 Schmerikon	Telefon : 055 282 59 01 Fax: 055 282 59 02 E-Mail srcca_srcca@srcca.ch
TK Präsident	Ernesto Camponovo Via Balestra 32c Locarno	E-Mail srcca_tkchief@srcca.ch
Kassier	Felix Romer Im oberen Gern 59 Winterthur	E-Mail treasurer@srcca.ch
Sekretär	Uschi Eberle Gaismoos 486 9428 Walzenhausen	E-Mail secretary@srcca.ch
Beisitz 1 Public Relation	Susanne Lackner Klotenerstrasse 11 8303 Bassersdorf	E-Mail pr@srcca.ch
Beisitz 2 Übersetzungen	Benoit Pittet Champ-Donaz 1673 Promasens	E-Mail translation@srcca.ch
Obmann V8 Track	Christophe Pethoud Chemin des Vignerons 20 1807 Blonay	E-Mail srcca_v8tr@srcca.ch
Obmann V8 Buggy	Jean-Pierre Meierhofer Sur Menué 27 2740 Moutier	E-Mail srcca_v8or@srcca.ch
Obmann V10	Giacomo Moretti Via Industrie 3b 6512 Giubiasco	E-Mail srcca_v10tr@srcca.ch
Obmann VLS	Ralph Merki Neuwiesenstrasse 8 5420 Ehrendingen	E-Mail srcca_vls@srcca.ch
Obmann E10 Touring Car	Peter Imboden Mittelgäustrasse 52 4616 Kappel SO	E-Mail srcca_e10tc@srcca.ch
Obmann E10 Off Road	Roger Bracher Geissenstrasse 6 8712 Stäfa	E-Mail srcca_e10or@srcca.ch

1.4 Funktionen und Aufgaben der SRCCA

Der Vorstand der SRCCA stellt seine Rollen und Aufgaben vor.

1.4.1 Zentralvorstand

Der ZV-Präsident

- Leitet den Verband.
- Erkennt zukunfts- und marktorientierte Änderungen für das Wachstum und Fortbestand der SRCCA.
- Hat Stellvertretungsfunktion für alle Zentralvorstandsmitglieder, wenn diese verhindert sind.
- Kennt alle Geschäfte, welche erledigt werden müssen.
- Erstellt und unterstützt bei der Dokumenten- und Berichterstellung wie auch Übersetzungen in Englisch.
- Ist für den Inhalt der Webseite in Deutsch und Englisch verantwortlich.
- Erstellt Inhalte für das Model-Cars Racing Sport MCRS.
- Leitet das Ranglistenbüro.

Der Kassier

- Erledigt alle Aufgaben mit den Finanzen der SRCCA.
- Sendet gemäß Versandturnus die Rechnungen und gegebenenfalls auch die Mahnungen an die Clubs.
- Versendet die Lizenzen an die Clubs und registriert die Lizenzdaten der Fahrer in der Datenbank.
- Erkennt allfällige finanzielle Massnahmen seien es positive oder negative und informiert den ZV.
- Erarbeitet zusammen mit dem ZV das Budget.
- Erstellt den Jahresbericht, Bilanz und Erfolgsrechnung zu Handen der DV pro Kalenderjahr.
- Lässt die Buchhaltung von der gewählten Revision im Januar vor der DV prüfen.

Der Sekretär

- Ist anwesend an den Vorstandssitzungen und erstellt das Protokoll.
- Ist Taktgeber gemäß Planung und ermahnt die Mitglieder über pendente Aufgaben.
- Ist Aktuar für alle in der SRCCA hergestellten Dokumente auf Datenträger.
- Erledigt Adressenänderungen, behandelt Clubaufnahmen und beantwortet administrative Anfragen oder leitet diese intern weiter.

Der Beisitzende 1 (Public Relations)

- Ist anwesend an den internationalen Anlässen als Berichterstatter und Pressestelle der SRCCA.
- Erledigt das Marketing für die SRCCA.
- Bereitet die Designs für die SRCCA auf.
- Ist Ansprechpartner für spezielle Anlässe und Anfragen von Ausstellern.
- Koordiniert die Inhalte für Model-Cars Racing Sport MCRS.
- Stellt neue Ideen für die Verbandsförderung wie Juniorenförderung vor.
- Erkennt Trends in der Rennszene und bespricht diese mit dem ZV und der TK.

Der Beisitzende 2 (Übersetzungen)

- Erstellt von allen Dokumenten und Formularen, die für die Geschäfte der SRCCA notwendig sind, die Übersetzungen in Französisch und in Deutsch.
- Er kann diese Aufgaben auch mit einem Übersetzungsteam lösen.
- Redigiert die Französischen Inhalte auf der Webseite.

1.4.2 Technische Kommission

Der TK-Präsident

- Leitet die technische Kommission.
- Ist verantwortlich für alle Geschäfte, die durch ihn oder durch einen Obmann entstehen.
- Hat Stellvertretungsfunktion für alle Obmänner, wenn diese verhindert sind.
- Erstellt oder bearbeitet TK Anträge vor und unterstützt den Obmann im Vorgehen der Antrags- und Beschlussfassung.
- Verantwortlich für die Qualität der Reglemente.
- Ist Ansprechpartner der EFRA.

Der Obmann

- Leitet seine ihm übertragene Kategorie.
- Ist verantwortlich für die Erstellungen des technischen Reglements und dessen Aktualität.
- Erkennt notwendige Änderungen und stimmt diese im Rahmen einer Fahrerbesprechung (Umfrage oder Sitzung) im Bedarfsfall ab.
- Behandelt TK Anträge und notwendige Veränderungen und bespricht diese an der TK Sitzung.
- Koordiniert die Renntermine in Abstimmung mit den Clubs.
- Führt nötigenfalls eine Abstimmung der Rennvergabe mittels Fahrerabstimmung durch.
- Koordiniert die internationalen Rennanmeldungen und leitet diese an den TK Präsidenten weiter.
- Informiert die Fahrer mit den entsprechenden Informationen der SRCCA und der EFRA.

- Ist anwesend an allen SM Rennen, er hat bei einer Verhinderung eine Stellvertretung. Dieser kann der TK Präsident sein oder aber auch ein Kollege. Das bedeutet auch, dass jeder Obmann mindestens eine weitere Kategorie technisch in allen Belangen genau kennt.
- Er ist automatisch das höchste Mitglied der Rennkommission und ist besorgt, dass gemäß Reglement gefahren wird, die technische Kontrolle korrekt erledigt wird und bei Entscheidungen mitwirkt, die außerhalb des Reglements gefällt werden müssen.
- Sendet nach jedem Rennen die Vorlaufsrankliste und die Finalrankliste an das Ranglistenbüro.
- Er bewirtschaftet den Internet Auftritt seiner Sektion und erstellt oder organisiert einen Kurzbericht für alle SM-Anlässe.
- Er erstellt am Ende der Saison einen Abschlussbericht.

1.5 SRCCA Statuten

Art I **NAME**

- 1 Unter dem Namen SRCCA Swiss R/C Car Clubs Association wurde am 4. Dezember 1976 ein Verband im Sinne von Art. 60ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches gegründet. Der Verband Schweizerischer Clubs für ferngesteuerte Automodelle verbindet die Clubs der ganzen Schweiz und des Fürstentums Lichtenstein. Seine Dauer ist unbeschränkt.
- 2 Die Geschäftsstelle befindet sich jeweils beim Zentralpräsidenten.
- 3 Der Zweck des Schweizerischen Verbandes ist:
 - Zusammenschluss der Fahrer von radiogesteuerten Automodellen in der ganzen Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein.
 - Schaffung einheitlicher technischer Reglemente.
 - Abstimmung von nationalen Rennterminen.
 - Erstellung von Richtlinien für Veranstaltungen.
 - Beratung in organisatorischen und technischen Fragen.
 - Überwachungs- und Kontrollaufgaben von technischen Reglementen und Organisationen der Rennen
 - Veröffentlichung der nationalen und internationalen Rennresultate.
 - Versicherungswesen.
 - Pflege eines sportlichen und freundschaftlichen Geistes innerhalb der RC-Clubs.
 - Verbindung und Kontakte mit der Europäischen Federation radiogesteuerter Automodelle genannt EFRA).
 - Herausgabe einer RC-Zeitschrift als offizielles Verbandsorgan.
 - Koordinationsaufgaben, PR und Werbung für den RC- Sport.
 - Repräsentationsaufgaben gegenüber Presse und Behörden.

II **ORGANE**

- 4 Die Organe des Verbandes sind:
 - a) Delegiertenversammlung
 - b) Zentralvorstand
 - c) Kommissionen
 - d) Rechnungsrevisoren
- 5 Anstelle einer ordentlichen Generalversammlung ist jedes Jahr im Januar eine Delegiertenversammlung vorgesehen. Auf Verlangen des Zentralvorstandes oder eines Drittels der Verbandsmitglieder können außerordentliche Delegiertenversammlungen einberufen werden. Wenn der Ort der Delegiertenversammlung nicht anlässlich der vorhergehenden Versammlung festgesetzt wurde, bestimmt ihn der Zentralvorstand.
- 6 Die Delegiertenversammlung muss mindestens vier Wochen im voraus einberufen werden. Anträge und Vorschläge zu Händen der Delegiertenversammlung müssen schriftlich mindestens vier Wochen (oder zum in der DV-Einladung genannten Termin) an den Zentralpräsidenten gerichtet werden.
- 7 Die Delegiertenversammlung ist das oberste Organ des Verbandes, die Delegiertenversammlung entscheidet über die durch
 - Zentralvorstand
 - Technische Kommission
 - Clubseingereichten Anträge und behandelt außerdem folgende Geschäfte:
 - a) Bericht des Zentralvorstandes, Rechnungsbericht, Entlastung des Zentralvorstandes, der Kommissionen und der Rechnungsrevisoren für ihr Mandat.
 - b) Aufnahme und Ausschluss der Mitglieder.
 - c) Wahl des Zentralvorstandes, der Kommissionen und der Rechnungsrevisoren.
 - d) Festlegung des Ortes der nächsten Delegiertenversammlung.
 - e) Festsetzung des Jahresbeitrages.
 - f) Abstimmung der Renntermine.
 - g) Beschlussfassung über eingereichte Anträge.
 - h) Änderung der Statuten.
- 8 Wird keine geheime Abstimmung verlangt, so wird mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Delegierten durch Handerheben abgestimmt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Zentralpräsidenten.

- 9 Alle dem Schweizerischen Verband angeschlossenen RC-Clubs, stellen nach dem folgenden Modus ihre Delegierten:
15 lizenzierte Mitglieder 1 Delegierter
16 -30 lizenzierte Mitglieder 2 Delegierte
31 -50 lizenzierte Mitglieder 3 Delegierte
51 -70 lizenzierte Mitglieder 4 Delegierte
71 -90 lizenzierte Mitglieder 5 Delegierte
über 90 lizenzierte Mitglieder 6 Delegierte
- 10 Der Zentralvorstand besteht aus sechs Mitgliedern, nämlich:
-Dem Präsidenten, dem Sekretär, dem Kassier, dem TK Präsident und zwei beigeordneten Mitgliedern.
Bei den Zentralvorstandsmitgliedern sollten Vertreter aus folgenden Regionen berücksichtigt werden:
-Westschweiz
-Südschweiz
-Deutschscheiz
Es wird für ein Jahr gewählt. Der Zentralpräsident erledigt die laufenden Geschäfte mit seinen Kollegen und den Kommissionen.
- 11 Kommissionen können von der Delegiertenversammlung gewählt, oder vom Zentralvorstand bestimmt werden. Sie erfüllen die ihnen vom Zentralvorstand übertragenen Aufgaben nach dessen Weisungen und orientieren den Präsidenten über ihre Tätigkeit durch Zustellung ihrer Protokolle.
- III FINANZEN**
- 12 Um die Kosten des Schweizerischen Verbandes zu decken, werden der Clubbeitrag, wie auch die Lizenzgebühren für das folgende Jahr alljährlich an der DV neu festgesetzt.
- IV MITGLIEDER**
- 13 Es können nur konstituierte RC-Clubs Verbandsmitglieder sein.
Ein RC-Club muss aus mindestens 15, davon mindestens 10 lizenzierten, Mitgliedern bestehen.
In bestimmten Regionen kann der Zentralvorstand ausnahmsweise Clubs mit weniger als 15 Mitgliedern, mindestens jedoch 5 lizenzierte Mitglieder, aufnehmen.
Bei einer Club-Neugründung müssen die bereits bestehenden Clubs aus deren Gebieten (Regionen, Kantone) angemessen berücksichtigt werden. Einer endgültigen Aufnahme kann aber nur die Delegiertenversammlung zustimmen. Die Clubstatuten müssen den Verbandsstatuten angepasst sein.
Jedes lizenzierte Mitglied eines RC-Clubs, hat für den SRCCA einen Lizenzantrag auszufüllen.
- 14 Die Startnummern werden den Clubmitgliedern vom Zentralvorstand zugeteilt. Startnummern von Clubmitgliedern, die ihre Jahraktivität unterbrechen oder einstellen, werden nicht zurückgestellt. Rücktritte oder Ausschlüsse von Clubmitgliedern, müssen dem Zentralvorstand sofort schriftlich mitgeteilt werden.
- 15 Alle RC-Clubs als Verbandsmitglieder verpflichten sich zu einer engen Solidarität in Wort und Tat. Diejenigen, die diese Regel nicht beachten oder deren Zusammenarbeit mangelhaft ist, deren Betragen gegen die Interessen des Schweizerischen Verbandes gehen, können ausgeschlossen werden. Ein Ausschluss muss mit der Mehrheit der zwei Drittel, der, an der Delegiertenversammlung, anwesenden Delegierten beschlossen werden. Der Zentralvorstand hat aber die Möglichkeit, einen RC-Club als Mitglied von seinen Mitgliedschaftsrechten zu entheben, bis die nächste Delegiertenversammlung einen Entscheid gefasst hat. Die ausscheidenden oder ausgeschlossenen Mitglieder verlieren jedes Recht am Verbandsvermögen.
- V AUFLÖSUNG**
- 16 Die Auflösung des Schweizerischen Verbandes kann nur mit der Mehrheit der zwei Drittel der Mitglieder beschlossen werden. Über die Verwendung des verbleibenden Vermögens entscheidet die Delegiertenversammlung.
- VI SCHLUSSBESTIMMUNGEN**
- 17 Hinsichtlich der Regelung von weiteren vereinsrechtlichen Fragen, gelten die einschlägigen Bestimmungen des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Art.60ff.).
- 18 Die vorstehenden Statuten treten an die Stelle der Gründungsstatuten vom 4.Dezember 1976, und der Neufassungen vom 24.November 1984 und 24.Januar 1995.

SRCCA, Swiss R/C Car Clubs Association

Zentralpräsidentin Sekretärin
Jacqueline Aebi Uschi Eberle

Wichtig: massgebend ist ausschliesslich der deutsche Originaltext.

1.6 SRCCA Geschäftsfälle

1.6.1 Bestellen des Fahrer Logins

Viele Tätigkeiten führen Sie über die Webseite www.srcca.ch komfortabel aus. Nur brauchen Sie dazu eine Berechtigung. Haben Sie noch kein Login, dann lassen Sie sich registrieren. Falls ihre Angaben nicht erkannt werden, so senden Sie uns bitte ihre Angaben über das Kontaktformular „Anfrage an SRCCA“ zu. Das Fahrer Login erstellt die SRCCA und sendet dieses an den Fahrer. Mit dem Fahrer Login hat er Einsicht auf alle Adressdaten von Clubs und Fahrern und kann seine eigenen Daten editieren.

1.6.2 Versand von Club Logins

Das Club Login erstellt die SRCCA und sendet dieses an den Präsidenten oder an den genannten Ansprechpartner. Mit dem Club Login hat er Einsicht auf alle Adressdaten von Clubs und Fahrern und kann die Clubdaten und die Mitgliederdaten pflegen und Lizenzen bestellen.

1.6.3 Mitgliedschaft erneuern

Der Club muss jährlich **bis Mitte Januar** seine Mitgliedschaft anmelden und seine Clubdaten bestätigen und seine Mitglieder (bestehende, neue, geänderte) neu für die Lizenzierung anmelden. Die Mitgliedschaft, Lizenzbestellungen und Model-Cars Racing Sport Bestellungen werden jährlich in globo in Rechnung gestellt. Versand der Rechnungen ist Anfangs Januar. Die Freischaltung der Angaben erfolgt mit dem Eingang der Zahlung.

1.6.4 Nationale Lizenz bestellen

Der Fahrer kann die nationale Lizenz nur über einen der SRCCA angeschlossenen Club erhalten. Dabei spielt Nationalität und Wohnort keine Rolle. Der Club wie auch der Verband können Fahrer ausschließen, wenn ein tatsächlicher Grund besteht. Für die Teilnahme an der Schweizermeisterschaft und deren Gesamtwertung ist eine nationale Lizenz vorgeschrieben. Die Klassen VLS, V10 200mm E10TC und E10OR bieten zum Einstieg eine limitierte Anzahl von Rennen auch ohne Lizenz an. Der Club kann diese Lizenz auf der Webseite der SRCCA nachbestellen.

1.6.5 Internationale Lizenz bestellen

Für die Teilnahme an einer Europameisterschaft EM (auch Europameisterschaftsserien) oder Weltmeisterschaft WM ist eine internationale Lizenz notwendig.

Für die internationalen EFRA Grand Prix ist keine internationale Lizenz erforderlich.

Bedingung für einen Fahrer mit Schweizer Staatsangehörigkeit:

- Der Fahrer muss national lizenziert sein und in mindestens einer Meisterschaft mitfahren.

Bedingungen für einen ausländischen Fahrer:

- Der Fahrer muss national lizenziert sein und in mindestens einer Meisterschaft mitfahren.
- Der Fahrer muss in der Schweiz einen festen Wohnsitz haben, wenn dies nicht der Fall ist, muss vom Verband seiner Nationalität sowie der EFRA eine Bewilligung vorhanden sein.

Die Anmeldung an eine Europameisterschaft oder Weltmeisterschaft erfolgt über den Schweizer Verband. Die internationale Lizenznummer ist der Ländercode und die Nationale Nummer, z.B. CH-111.

1.6.6 Lizenzversand

Die Lizenzen werden dem Club zugesendet und nicht dem Fahrer.

1.6.7 Etikettenbestellung

Etiketten pro Kategorie können über die Webseite bestellt werden über das über das Kontaktformular „Anfrage an SRCCA“. Jeder kann aber auch die Adressliste auf der Webseite in das MS Excel exportieren und über die Serienbrieffunktion Etiketten ausdrucken oder Kuverts beschriften.

1.6.8 Fahrer Adressänderung

Jeder Fahrer kann seine Angaben auf der Webseite der SRCCA ab 2009 selbst ändern. Die geänderte Adresse wird noch geprüft und bestätigt. Ebenso werden die Angaben an den BICT Verlag übermittelt, damit das Model-Cars Racing Sport richtig zugestellt wird. Adressänderungen können auch alternativ auf der Webseite über „Anfrage an SRCCA“ mitgeteilt werden.

1.6.9 Club Adressänderung

Wie der Fahrer kann der Club seine Clubadresse und weitere Informationen auf der Webseite ab 2009 selbst ändern.

1.6.10 Club Neuanmeldungen

Die Anmeldung für einen Eintritt in die SRCCA teilen Sie bitte dem Sekretariat mit. Nach Prüfung der Formalitäten wird der Club an der Delegiertenversammlung zur Wahl vorgeschlagen. Die Aufnahme kann nur an der DV erfolgen und der Clubvertreter muss anwesend sein. Wird die Wahl angenommen so ist seine Mitgliedschaft provisorisch. Die definitive Aufnahme erfolgt gemäß der Statuten Paragraf 13.

Diese Anmeldungen sind an das Sekretariat zu senden, per Mail oder per Post. Die notwendigen Unterlagen sind die aktuelle Mitgliederliste, die Fahrer die voraussichtlich eine Lizenz beim SRCCA lösen werden und die Club Statuten wie auch die genauen Adresse des Clubs und des Gründungsjahrs. Weiter ergänzende Informationen sind erwünscht.

1.6.11 Anträge an die technische Kommission

Jeder Club kann jederzeit einen TK Antrag erstellen. Fahrer können TK-Anträge nur an ihren Club stellen und dieser leitet diese dann der SRCCA weiter. Anträge sind schriftlich per Mail oder per Post an den TK Präsidenten und an den betroffenen Obmann zu senden. Der TK Antrag wird vorbereitet und am nächsten TK Meeting bearbeitet. TK Anträge die für eine kommende Saison in Wirkung gehen sollen, müssen **bis zum 1. November eines Jahres** der TK vorliegen.

1.6.12 Anträge an den Zentralvorstand

Jeder Club kann jederzeit einen ZV Antrag stellen. Fahrer können ZV-Anträge nur an ihren Club stellen und dieser leitet diese dann der SRCCA weiter. Anträge sind schriftlich per Mail oder per Post an den ZV Präsidenten zu senden. ZV Anträge welche an der nächsten DV behandelt und zur Abstimmung vorgelegt werden **müssen am 15. Dezember eines Jahres** dem ZV vorliegen.

1.6.13 Anmeldungen an Europameisterschaften (EM)

Für Fahrer, die für eine Teilnahme an der Europameisterschaft nominiert sind und teilnehmen und innerhalb des Fahrerkontingent sind, wird das Startgeld übernommen. Fahrer die ausserhalb des Fahrerkontingents liegen und sich an einer Europameisterschaft anmelden, bezahlen das Startgeld selbst.

1.6.14 Anmeldungen an Weltmeisterschaften (WM)

Für Fahrer, die für eine Teilnahme an der Weltmeisterschaft nominiert sind und teilnehmen, wird das Startgeld übernommen.

1.6.15 Nicht Teilnahme bei Registrierung für EM oder WM

Die SRCCA muss die Startgelder der EFRA und der IFMAR per 31.01 bezahlen, die Sie am AGM angemeldet hat und kriegt das Geld nicht zurück, ob der Fahrer erscheint oder nicht. Ab 2009 wurde die Kautions für EM und WM aufgehoben und die folgende neue Regel eingeführt: Ist ein Fahrer unentschuldig oder auch entschuldig verhindert so bezahlt er das Startgeld entweder für die EM oder für die WM. Ist es möglich im Falle einer entschuldigten Abwesenheit ein anderer Fahrer zu finden, so muss er das Startgeld nicht bezahlen. Für den Ersatzfahrer wird das Startgeld berechnet.

1.6.16 Anmeldungen nach dem AGM für EM oder WM

Für Nachmeldungen muss zunächst der Platz bei der EFRA angefragt werden. Wird ein Platz noch zusätzlich gegeben, werden Re-Allocation Startplätze verrechnet.

1.7 SRCCA Kosten

1.7.1 Verbandsbeiträge

Clubbeitrag	400 Fr.
A Lizenz V8TR	40 Fr.
V Lizenz V10TR	40 Fr.
B Lizenz V8OR	40 Fr.
E Lizenz E10TC /E10OR	40 Fr.
L Lizenz VLS	40 Fr.
Model-Cars Racing Sport	25 Fr.
Internationale Lizenz	100 Fr.

1.7.2 EM und WM Startgelder

EM Allocation Startplatz	120 Fr.
EM Re-Allocation Startplatz	180 Fr.

1.7.3 Weiteres aus der SRCCA Preisliste

SRCCA T-Shirt Grösse M,L,XL oder XXL	19 Fr.
SRCCA T-Shirt Mit Namensbestückung	9 Fr.
Vermietung Anzeigetafel für nicht SM Läufe	200 Fr. *

*Für SM Läufe kann die Tafel bestellt werden ohne Mietkosten. Der Transport wird bilateral geregelt.

1.8 Fristen und Termine für die SRCCA Administration

1.8.1 Redaktionschluss bei Model-Cars + Racing Sport / SRCCA News

Für die Berichterstattung freuen wir uns über jeden Bericht, den wir für Sie veröffentlichen dürfen. Die Berichte mit Photomaterial sind an den ZV Präsidenten zu senden, beachten Sie bitte die Redaktionsschluss-Termine:

Ausgabe 1	11.01.2010
Ausgabe 2	17.02.2010 (DV Protokoll)
Ausgabe 3	28.04.2010
Ausgabe 4	25.06.2010
Ausgabe 5	27.08.2010 * (abhängig von der Vertragskündigung)
Ausgabe 6	27.10.2010 * (abhängig von der Vertragskündigung)

*Premiere Ausgabe SRCCA News provisorisch anstelle der Ausgabe 5 und 6

1.8.2 Ablauf der Verrechnung der Verbandsbeiträge

Ab dem **1.12.20xx bis zum 15.01.20xx** können Sie ihre Bestellungen auf dem Web bei www.srcca.ch erfassen. Dabei registrieren Sie ihre Mitglieder und bestellen für diese die Lizenz und bestellen auch das Model-Cars + Racing Sport für nicht lizenzierte Mitglieder für das neue Jahr.

Ab Mitte Januar werden die Rechnungen versendet mit der Zahlungsfrist von 30 Tagen. Nach Eingang der Bezahlung erfolgt die Aufschaltung der Bestellung und die Lizenzierung der Fahrer auf dem Web.

2 Organisation der Schweizermeisterschaften

Eine Schweizermeisterschaft darf jeder Club ausführen, der im laufenden Jahr bei der SRCCA Mitglied oder auch provisorisch Mitglied ist.

Schweizermeisterschaftsläufe dürfen auf Schweizerboden, im Fürstentum Lichtenstein und im benachbarten Ausland Deutschland, Österreich, Italien und Frankreich ausgetragen werden, vorausgesetzt, das Rennen wird von einem SRCCA Club in vollster Verantwortung organisiert. Im benachbarten Ausland entscheidet die SRCCA ob der Anfahrtsweg und die Zollkonditionen für Fahrer zulässig sind.

2.2 *Fristen und Termine*

2.2.1 Rennkalender

Der Rennkalender wird direkt nach dem EFRA AGM Meeting Anfangs November erstellt.

Während dem Dezember werden die Veranstalter der Schweizermeisterschaftsläufe mittels „Antragsformular für Schweizermeisterschaftsläufe“ bestimmt.

Wenn mehr Veranstalter vorhanden sind, als Rennen verteilt werden können, erfolgt eine Fahrerabstimmung per Anfangs Januar.

An der SRCCA Delegierten Versammlung, welche Ende Januar stattfindet, werden die Grand-Prix Rennen noch hinzugefügt.

Der definitive Rennkalender steht per Anfang Februar zur Verfügung auf der SRCCA Homepage und wird in der nächsten Model-Cars Racing Sport Ausgabe publiziert.

2.2.2 Rennausschreibung

Die Rennausschreibung **muss 30 Tage vor dem Anlass per Mail und per Post an die Fahrer gesendet werden und gleichzeitig auch** auf dem SRCCA Web aufgeschaltet werden. Der Club kann die möglichen Teilnehmer der Kategorie einsehen und prüfen, wer die Einladung per Post wünscht und wer per Mail. Diese Information ob eine elektronische Zustellung erwünscht wird, kann jeder Fahrer selbst auf der Webseite einstellen, sie steht per default auf Mailversand, sobald der Fahrer eine Mailadresse hinterlegt hat. Der Club kann somit Post Portis sparen. Die Einladungen und Informationen zum Rennen zur Aufschaltung sind an admin@srcca.ch zu senden.

Das Ausschreibungsformular muss folgende Angaben mindestens beinhalten:

- Renndatum von bis
- Ort
- Anlass (Bezeichnung)
- Kategorie(n)
- Startgeld
- Kontaktperson und Telefon für Rückfragen (z.B. Rennleiter)
- Einzahlungsschluss per EZ oder Angaben mit Bankverbindung oder wenn vorhanden Paypalkonto.
- Beschreibung zum Areal (z.B: Tische vorhanden, Fahrerlager gedeckt, keine Stühle)
- Besondere Bemerkungen, falls notwendig (z.B. Parkierordnung, oder absolute Ruhe ab 20:00 Uhr)
- Anfahrtsbeschreibung
- Hotelliste

Die Rennausschreibung darf weitere Informationen über die Anlassgestaltung enthalten auch mit der Angabe eines Preises (z.B. ab 20:00 Barbeque auf der Piste pro Person 16.-- Fr.) wie auch das Anmeldeformular als Beilage.

Mit der Rennausschreibung für Schweizermeisterschaften dürfen keine Werbeunterlagen mitgesendet werden.

2.2.3 Anmeldeverfahren

Traditionell bezahlt der Fahrer per Einzahlungsschein das Startgeld und nimmt sicherheitshalber den Beleg mit.

Einige Clubs haben bereits eine elektronische Registrationsmöglichkeit über das Web. Die SRCCA erlaubt diese. Das Einziehen des Startgeldes ist und verbleibt aber Sache des Clubs. Eine Rennanmeldung mündlich oder schriftlich, ist eine verbindliche Abmachung. Der Organisator kann auch nachträglich nicht bezahlte Startgelder verrechnen auch dann, wenn der Fahrer nicht erschienen ist.

Anmeldungen am Rennen selbst, kann der Club in eigener Regie behandeln. Er kann die Teilnahme verweigern oder ihn in eine für ihn nicht geeignete Gruppe eingeteilt. Fazit, der Fahrer meldet sich bis zum Anmeldeschluss an und wird nicht diskutieren müssen.

2.3 Funktionen und Aufgaben an einem Rennanlass

Für die Organisation des Anlasses ist hauptsächlich der Veranstalter verantwortlich. Er ist dafür besorgt, dass genügend Personal gestellt wird, um die Funktionen und Aufgaben in notwendiger Güte auszuführen. Folgende Funktionen und Aufgaben sind notwendig um einen Meisterschaftslauf ausführen zu können:

2.3.1 Rennleiter

- Er ist verantwortlich für das Funktionieren der Organisation und das Einhalten des Zeitplans.
- Der Veranstalter muss den Rennleiter namentlich in der Rennausschreibung melden und dieser ist Ansprechpartner auch im Vorfeld des Anlasses.
- Er ist automatisch Mitglied der Rennkommission.
- Ergänzend überwacht er im Sinne der Schiedsrichterfunktion zusammen mit dem Obmann das Renngeschehen und beurteilt Rennentscheide. Am besten befindet er sich auf dem Fahrerpodest und kontrolliert gleichzeitig auch den Auf- und Abgang zum Fahrerpodest.
- Er erteilt die Strafen -> Verwarnung oder Penalty
- Ist am Gesamtanlass anwesend, er kann sich vertreten lassen, muss dies aber melden.

2.3.2 Obmann

- Die Obmannfunktion ist am gesamten Rennen verfügbar und wird von der SRCCA gestellt. Falls er verhindert ist, hat er einen Vertreter ebenso gestellt von der SRCCA.
- Er ist automatisch Mitglied der Rennkommission.
- Der Obmann hat die höchste Weisungsbefugnis und kann bei fehlerhafter Ausführung durch die Rennorganisation einschreiten und diese berichtigen.
- Der Obmann zusammen mit dem Rennleiter sind die Schiedsrichter und überwachen das Renngeschehen.
- Er erteilt die Strafen -> Verwarnung oder Penalty
- Instruiert die Mitarbeiter bei der Technischen Kontrolle und stellt sicher, dass die Richtigkeit der Kontrolle gemäss Reglement gewährleistet ist.

2.3.3 Registration

- Bevor ein Fahrer offiziell am Rennen teilnehmen kann muss er sich bei der Registration anmelden.
- Die Registration ist im Besitz einer provisorischen Gruppeneinteilung und ergänzt diese nötigenfalls mit Nachmeldungen.
- Nachmeldungen werden unabhängig von der Stärkeklasse in die Gruppen noch eingeteilt welche dies ermöglichen.
- Die Startnummern werden dann ausgegeben.
- Die Registration kontrolliert Angaben zur Person, Geburtstag, Lizenz, Frequenz, Transpondernummer, Startgeld.

2.3.4 Technische Abnahme

- Die Wagenabnahme ist offen ab dem ersten Training bis Ende des ersten Vorlaufs und muss spätestens dann abgeschlossen sein.
- Die Fahrzeuge, die noch während dem ersten Vorlauf kontrolliert werden müssen, werden direkt nach ihrem Lauf geprüft.
- Die Kontrolldaten sind bei allen Fahrzeugen zu erfassen.
- Ab dem zweiten Vorlauf werden Regelverletzungen mit Verwarnung oder Penalty registriert. Penalties werden umgehend der Zeitmessung mitgeteilt. Diese nimmt die Korrekturen vor. Der Resultatsaushang wird entsprechend ersetzt.
- Kontrolliert werden die Abmessungen, das Gewicht, wie die homologierten Teile gemäß Fahrzeugspezifikation.
- Die kontrollierten Fahrzeuge müssen mittels einem Schlagsymbol oder Aufkleber gekennzeichnet werden.
- Es wird nur ein Fahrzeug pro Fahrer und Kategorie akzeptiert.

2.3.5 Technische Kontrolle

- Es sind immer alle Fahrzeuge nach allen Läufen abzugeben. Nicht abgegebene Fahrzeuge erhalten einen Penalty.
- In den Vorläufen werden die Fahrzeuge auszugsweise kontrolliert.
- In den Finalen werden alle Hauptfinalteilnehmer und Aufsteiger oder Erstplatzierte der Subfinale kontrolliert.
- Dem Fahrer wird mitgeteilt, wenn das Fahrzeug kontrolliert wurde. Die Fahrzeuge werden rasch möglichst wieder freigegeben und an den Abholort gestellt, wo der Fahrer das Fahrzeug wieder entgegen nehmen kann.
- Die Daten werden wiederum erfasst und verglichen mit den erfassten Daten bei der Technischen Abnahme.
- Nicht Einhalten der technischen Richtlinien werden mit Verwarnung oder Penalty je nach Kategorie bestraft.
- Bei einem festgestellten Mangel ist auf jeden Fall das Fahrzeug nachzukontrollieren vor dem nächsten Lauf.
- Kontrolliert werden die Abmessungen, das Gewicht, wie die homologierten Teile gemäß Fahrzeugspezifikation.

2.3.6 Zeitmesser

- Der Zeitmesser führt die Zeitmessung aus und kann bei Schweizermeisterschaften die Ansagen, welche für die Piloten von Interesse sind mit übernehmen.
- Empfohlen bei Schweizermeisterschaften wird die akustische Sprachansage für die Wiedergabe der Fahrerinformationen um den Zeitmesser möglichst zu entlasten.
- Bei internationalen Anlässen ist die elektronische Sprachansage reglementiert,
- Der Zeitmesser prüft die ständige Verfügbarkeit aller eingesetzten elektronischen Geräte (Schlaufe, Empfangsdecoder, Zeitmessprogramm, wenn benutzt auch die Anzeigetafel und die elektronische Sprachansage, die Monitorprogramme, wenn verwendet auch die 2. Zeitmessung).
- Der Zeitmesser prüft, soweit ihm das möglich ist, dass die Fahrer über die Zeitmessungsschlaufe korrekt registriert werden Er meldet nicht zählende Fahrzeuge. Der betroffene Fahrer muss den Schaden oder das Problem umgehend beheben in dem er die Boxe aufsucht.
- Der Zeitmesser meldet Beobachtungen über nicht korrektes Befahren der Piste oder unfaires Verhalten an den Rennleiter oder Obmann.
- Der Zeitmesser nimmt an den Resultaten eigenhändig Korrekturen vor, wenn diese aus den Ergebnissen ablesbar sind und verfasst dazu einen Jurytext.
- Weitere Korrekturen werden ihm mitgeteilt von der Technischen Kontrolle, Obmann und Rennleiter und werden ebenso im Resultat vermerkt.

2.3.7 Starter

- Der Starter kontrolliert und dirigiert den Startablauf.
- Die Startabläufe unterscheiden sich in den Kategorien, der Starter muss auf jeden Fall folgende Startmodelle begleiten: Einzelstart oder fliegenden Start bei den Vorläufen, Gruppenstart mit Formel 1 Aufstellung, Gruppenstart Le-Mans Aufstellung, Gruppenstart mit vorausgehender Einwärmrunde bei den Finalen.
- Der Starter meldet, wenn notwendig Rennabbruch (rote Fahne), Gefahr (gelbe Fahne), Disqualifikation eines Fahrers (schwarze Fahne).
- Der Starter muss in den Finalen die Zieleinfahrten abwinken (mit der schwarz-weiss karierten Fahne), dabei ist zu beachten, dass der Führende zuerst abgewunken wird.
- Während dem aktiven Rennen kontrolliert der Starter auch die Boxenstrasse:
 - Dabei wird geprüft, dass die Boxenstraße korrekt befahren wird.
 - Mechaniker halten sich an dem dafür vorgesehenen Platz auf.
 - Die Fahrzeuge werden korrekt betankt und eingesetzt.
 - die STOP&GO Strafe wird überwacht.

2.3.8 Speaker

- Beim Speakerposten wird unterschieden zwischen Fahrer Informationen und Unterhaltung des Publikums.
- Die Fahrerinformationen werden immer mehr mit elektronischen Ansagesystemen übermittelt. Dies empfiehlt auch die SRCCA, weil die Informationen immer zeitgerecht, gleich konzentriert daher kommen und für Fahrer eine Verlässlichkeit bewirkt.
- International ist das Pflicht, da braucht es bezüglich der Fahrerinformationen gar kein Speaker mehr. Internationale Rennen werden ausschliesslich NUR in Englischer Sprache kommentiert.
- Der Speaker kann der Zeitmesser sein für die Fahrerinformationen.
- Folgende Informationen sind für die Fahrer wichtig:
 - Rechtzeitiges Aufrufen der nächsten Gruppe mit dem Namen des Piloten.
 - sowie das Kommentieren des Startszenarios mit Angabe der noch verbleibenden Zeit bis zum Start 3 Minuten / 2 Minuten / 1 Minute und 30 Sekunden vor dem Start. Die weitere Kontrolle überlässt er dem Starter.
 - Bekanntgabe des Rennende.
 - Vorbereitung der nächsten Gruppe bis wiederum zu deren Start.
- Zusätzlich müssen Bestrafungen, Verwarnungen oder sonstige Probleme wie Verzögerungen, welche einzelne Fahrer oder die Gruppe betreffen umgehend mitgeteilt werden. Diese Informationen erhält der Speaker vom Rennleiter oder Obmann oder Zeitmesser.
- Speaker für die alleinige Unterhaltung der Zuschauer darf international nicht der Zeitmesser ausführen. National ist das jedoch möglich. International müssen diese Informationen akustisch getrennt werden, von den Fahrerinformationen. Diese Informationen dürfen in der Landessprache gesprochen werden.

2.3.9 Transponder Ausgabe

- Die Fahrer haben in der Regel ihren eigenen persönlichen Transponder.
- Der Veranstalter muss im Bedarfsfall persönliche Transponder an die Fahrer abgeben, wenn diese keine haben oder während dem Rennen einer nicht mehr funktioniert.
- Es muss keine kontrollierte Ausgabe mehr geführt werden.
- Der Fahrer bezieht den Transponder bei der technischen Kontrolle,
- Der Veranstalter darf für Leihtransponder 10 Fr und ein Depot von 50 Franken verlangen. Das Depot wird zurückerstattet, wenn der Transponder bei Rückgabe keinen sichtbaren Schaden hat.

2.3.10 Senderabgabe

- Die Sender müssen bis zum Start des Renngeschehens (auch Training) auf dem Fahrerpodest deponiert sein.
- Es muss jeweils die gesamte Senderanlage abgegeben werden. Das HF Modul allein genügt nicht. Auch DMS Sender müssen abgegeben werden.
- Die Sender bleiben den ganzen Tag auf dem Fahrerpodest. Wer frühzeitig nach Hause fährt, meldet sich beim Rennleiter ab und kann sein Sender mitnehmen.
- Nicht abgegebene Sender oder nicht gemeldete Tests mit Sender werden mit Penalty bestraft.

2.3.11 Senderausgabe

- Der Fahrer darf den Sender beziehen, wenn die Vorgruppe den Lauf abgeschlossen hat.
- Senderausgabe während dem Rennen, zwecks Laden oder Neueinstellung: Fahrer melden das dem Rennleiter und dieser prüft, wann der Fahrer seinen Sender holen kann.

2.3.12 Resultatsaushang

- Die Resultate müssen nach jedem Lauf umgehend an einer gut zugänglichen Anschlagswand übersichtlich ausgehängt werden.
- Nachträgliche Änderungen der Resultate, welche zwingend mit Jurykommentar versehen werden müssen, müssen umgehend ersetzt werden.
- Fahrer dürfen keine Resultate von der Anschlagswand entfernen, wenn Resultate zum Behalten gewünscht sind, dann melden die sich beim Zeitmesser oder schauen sich die Ergebnisse in aller Ruhe auf dem Web zu Hause an.

2.3.13 Frequenzkontrollen

- Die Frequenzkontrolle muss vor jedem Finallauf durchgeführt werden.
- Bei den Vorläufen wird nur dann eine Kontrolle durchgeführt, wenn Probleme gemeldet werden.
- Während der Frequenzkontrolle ist die Piste gesperrt und die Motoren werden abgestellt.
- An der Frequenzkontrolle nehmen alle Gruppenteilnehmer teil.
- Es dürfen keine Reparaturen ausgeführt werden.
- Muss anschliessend ein Teilnehmer die Frequenz wechseln, ist während dieser Zeit das Fahren nicht erlaubt.
- Anschliessend findet der normale Startvorgang nochmals statt, welcher sich in den verschiedenen Kategorien unterscheidet.

2.3.14 Fahrerpodest

- Das Fahrerpodest ist abgeschlossen oder überwacht, während eine Gruppe am fahren ist.
- Die Fahrer werden erst auf das Podest gelassen, wenn die vorhergehenden Fahrer die Sender eingestellt haben.
- Auf dem Podest herrscht Ruhe und andere Fahrer werden nicht gestört.
- Die Kontrolle findet durch den Rennleiter statt, der dann anschliessend auch das Rennen verfolgt.

2.3.15 Boxenstrasse

- Bei Reparaturen und Auftanken muss das Fahrzeug aus der Boxenstrasse genommen werden und hinter der Abschränkung repariert oder betankt werden.
- Kein Vortritt bei der Boxenausfahrt, der ausfahrende koordiniert eine passende Möglichkeit. Bei Europa- und Weltmeisterschaften ist die Boxenausfahrt überwacht und die Ausfahrt ist erst möglich nach Freigabe der Ausfahrt.

2.4 Personelle Besetzung der Funktionen für Schweizermeisterschaften

Die folgende Ressourcenaufstellung ist eine **Empfehlung** der SRCCA und deckt nur die **Rennorganisation** ab.

Für eine ausreichende, gute rennorganisatorische Unterstützung des Anlasses sind 8 Personen notwendig. Im Minimum müssen aber die Aufgaben von mindestens 6 Personen erledigt werden. Im Endeffekt muss die Schweizermeisterschaft mit einer guten Qualität zur Zufriedenheit von Fahrer, Organisation und Zuschauer abgeschlossen werden können.

Wenn ein Anlass aufgrund einer Unterbesetzung in keiner Weise korrekt abgehalten werden kann, kann sich die SRCCA das Recht nehmen, den Anlass abzubrechen und / oder eine weitere Ausführung einer Schweizermeisterschaft nicht mehr an den Organisator zu vergeben.

Neben der Rennorganisation muss mit weiterem Personal für Restaurant, Reinigung und Notfälle gerechnet werden.

Minimale und noch funktionierende Organisation mit 6 Personen

- 1 Rennleiter Rennüberwachung, Senderüberwachung
- 1 Obmann Technische Kontrolle Überwachung/Mithilfe, Rennüberwachung, Reglementsüberwachung
- 2 Personen für Registration, Technische Abnahme und Technische Kontrolle
- 1 Zeitmesser und Speaker Ausführen der Zeitmessung, Fahrerinformationen, wenn möglich Resultsaushang
- 1 Starter Starter, Boxenstrasse Kontrolle

Gute Organisation mit 8 Personen

- 1 Rennleiter Rennüberwachung, Senderüberwachung -> 8 Personen
- 1 Obmann Technische Kontrolle Überwachung/Mithilfe, Rennüberwachung, Reglementsüberwachung
- 2 Personen für Registration, Technische Abnahme und Technische Kontrolle
- 1 Zeitmesser Ausführen der Zeitmessung,
- 1 Speaker Fahrerinformationen und Zuschauerinformationen
- 1 Starter Starter, Boxenstrasse Kontrolle
- 1 Springer Resultsaushang, Mithilfe bei der Fahrzeugkontrolle und Backupfunktion für andere Positionen

2.5 Die Rennkommission

Die Rennkommission setzt sich aus dem Rennleiter, Obmann und der Fahrervertretung zusammen.

Fahrervertreter D/F/I sprechend werden an der Fahrerbesprechung gewählt oder im voraus für das aktuelle Jahr bestimmt. Die Fahrervertreter stammen nicht aus dem organisierenden Club. Sie sind die Anlaufstellen für die Fahrer. Ihre Pflicht ist es, Anfragen und Proteste der Fahrer weiterzuleiten und diese in der Rennkommission zu behandeln.

- Die Rennkommission muss bei der Fahrerbesprechung vorgestellt werden.
- Die Rennkommission kommt dann in Aktion, wenn Fahrer darum gebeten haben oder wenn Proteste bearbeitet werden müssen.
- In jedem Fall muss zunächst versucht werden, die Entscheidungsgrundlage in den Reglementen zu finden und nach denen ist dann die Entscheidung zu fällen. Es dürfen keine Reglementsunkte ignoriert werden, keine weiteren Punkte erstellt werden oder abgeändert werden.
- Rennentscheide, welche nicht klar aus dem Reglement auszumachen sind, werden in der Rennkommission besprochen und dann entschieden.
- Jeder Entscheid und außerordentliche Vorfall ist schriftlich abzufassen.

3 Verfahrensmassnahmen

3.2 Strafbestimmungen

Unter dem Wort Penalty werden verschiedene Strafmaße verstanden. Alle ausgesprochenen Strafen (Penalty) werden mit Angabe des Grundes und der Zeit, wo sie aufgetreten sind vermerkt und ausgehängt. Nachstehend werden die möglichen Penalty Formen erklärt und wann diese Anwendung haben.

3.3 Penalty Formen

EFRA Bezeichnung	Übersetzung	Anwendung an SM Läufen
Warning	Verwarnung	Ja
STOP & GO	STOP & Go Strafe	Ja
Minus 1 Lap	Runde abziehen	Nein
Best heat set to zero	Bester Lauf streichen	Ja
Affected heat set to zero	Betroffener Lauf streichen	Ja
Disqualification/Exclusion	Disqualifikation	Ja

3.4 Penalty Entscheide

3.4.1 Verwarnungen

- Verwarnungen werden in leichten Fällen, wenn keine Grobfahrlässigkeit vorliegt, ausgesprochen.
- Nach maximal 2 Verwarnungen (also das 3. Mal) wird die entsprechende Strafe angewendet.

Leichte Fälle sind zum Beispiel:

- Nicht Platz machen als langsamer Fahrer
- Anzeichen von unfairem Fahren

In Vorläufen kann man auch mal eine Warnung geben, obwohl es sich um eine Strafe handelt, welche nachfolgend aufgelistet ist.

3.4.2 Stop & Go Strafe

Ablauf der Stop & Go Strafe: Der Fahrer fährt in die Boxe haltet in der vorgesehenen Markierung an und fährt dann wieder auf die Piste nach Ablauf einer bestimmten Zeit (z.B. 10 Sekunden). Die Wartezeit kann auch 0 Sekunden sein, also Anhalten und wieder weiterfahren. Die Wartezeit in der Boxe ist je nach Zeitaufwand um in die Boxe zu fahren zu bemessen.

- Abkürzen der Fahrstrecke
- Frühstart
- falsches Einsetzen des Fahrzeuges durch den Mechaniker, wenn ein Vorteil entsteht
- Startreihenfolge nicht beachtet bei den Vorläufen
- Kann die Strafe nicht mehr ausgeführt werden, so wird Stop & Go verrechnet mit minimum 10 Sekunden oder gemäss der Wartezeit. Dabei wird berechnet wo sich das Fahrzeug bei Renndauer minus 10 Sekunden oder mehr befand.
- Wird die Strafe nicht innerhalb von 3 Runden ausgeführt, wird der betroffene Lauf gestrichen.

3.4.3 Bester Lauf streichen

- Sender nicht abgegeben während den Vorläufen oder während den Finalen bei Elektro.
- Nicht ausführen der Stop & Go Strafe innerhalb der nächsten 3 Runden nach Bekanntmachung
- Fahrzeug entspricht nicht der Spezifikation. Entscheid durch die Technische Kontrolle.

3.4.4 Betroffener Lauf streichen

- Fahrzeug nicht an der technischen Kontrolle abgegeben.
- Nach 2 Verwarnungen „nicht Platz machen“ oder bei unfairem Fahren.
- Bei vorsätzlicher Kollision von anderen Teilnehmern. Diese kann zunächst auch verwahrt werden.
- Reparieren während der ausgerufenen Frequenzkontrolle.
- Reparieren auf der Strecke durch den Mechaniker.
- Nachtanken auf der Strecke durch den Mechaniker.

3.4.5 Disqualifikation

- Nicht gemeldeter Fahrzeugwechsel, Fahrzeugwechsel von Samstag auf Sonntag sind möglich, müssen aber gemeldet werden.
- Sender nicht abgegeben während den Finalen und Final ist noch nicht gefahren.
- Ungebührliches Verhalten und Benehmen.
- Vorsätzlich in entgegengesetzter Richtung fahren.
- Nach 3 Penalties, dabei werden die Verwarnungen nicht mitgerechnet.

3.5 *Protestverfahren -> wird dann entsprechend von Peter Imboden noch um die Berufung ergänzt.*

- Ein Protest kann nur gegen einen Rennentscheid gestellt werden und nicht auf das vorliegende Reglement.
- Der Protest muss schriftlich an den Rennleiter eingereicht werden und kann nur von einem teilnehmenden Fahrer eingegeben werden.
- In der Protestanschrift muss der Sachverhalt erklärt werden.
- Die Protestgebühr beträgt 50 Franken (Ausnahme bei Elektro 20 Franken).
- Der Rennleiter bestätigt die formelle Richtigkeit des Protests und vermerkt den Abgabezeitpunkt.
- Der Fahrer soll, bevor er einen Protest einreicht, zunächst die Situation mit der Rennleitung abklären. In den meisten Fällen kann dies zur Klärung führen.
- Bei der Behandlung von Protesten wird immer die Rennkommission beigerufen.
- Wird der Protest abgelehnt, so geht die Protestgebühr an den Veranstalter.
- Bei Gutheißung des Protests wird die Protestgebühr an den Protestierenden zurückerstattet.
- Proteste, die sich auf zeitlich abhängige Ereignisse beziehen (Ergebnisse von Läufen, Entscheide der technischen Kontrolle) müssen innerhalb der nächsten 10 Minuten eingegeben werden.
- Die Protestbehandlung soll innerhalb von 20 Minuten abgeschlossen werden. Ist die Fortführung des Rennens abhängig von der Protestentscheidung, wird der Weiterverlauf des Rennens um diese Zeit verzögert.
- Die Protestfrist ist abgeschlossen 10 Minuten nach Abschluss der letzten technischen Kontrolle der Finalfahrzeuge. Während dieser Kontrollzeit sind alle Rennresultate inklusive der Tagesrangliste verfügbar und ausgehängt.
- Proteste werden am Rennen behandelt und entschieden und es gibt keine Nachbehandlung und Protestweiterführung.

4 Infrastruktur

4.1 Gesamtanlage

- Die Zufahrt ist früh genug und gut zu beschildern, beachten Sie, dass sie kantonal die Zustimmung brauchen und nicht einfach Schilder auf öffentlichen Strassen aufstellen können. Die Anfahrt ist auch auf der Rennausschreibung detailliert zu beschreiben.
- Die Anlage soll genügend Parkplätze für Fahrer und für Zuschauer bereitstellen.
- Ausladeort soll möglichst Nahe beim Fahrerlager ermöglicht werden oder ist mit geeigneten Transportmöglichkeiten auszurüsten.
- In naher Umgebung oder auf dem Anlageareal ist das Campieren möglich. Camping unterliegt den ortsüblichen Campinggebühren, die der Veranstalter verlangen darf und ist auf der Gemeinde zu melden. Auf der Anlage hat es Toilettenanlagen und fliessendes Wasser, bei Camping sind auch Wasch- und Duschkmöglichkeiten anzubieten.

4.2 Restaurant / Theke oder Clubhütte

Versorgungsmöglichkeiten müssen zu angemessenen, ortsüblichen Preisen und in genügender Menge erhältlich sein. Während der Mittagspause sollte ein Menu angeboten werden können.

4.3 Sicherheit

- Die Sicherheit der Zuschauer und der Fahrer hat oberste Priorität und muss beim Pistenbau und bei den Zuschaueranlagen unbedingt genügend berücksichtigt werden.
- Die gesamte Piste ist nach aussen hin rund um mit geeigneten baulichen Massnahmen ausreichend zu schützen. Infields müssen so konstruiert sein, dass ein Abheben des Fahrzeugs verhindert werden kann. Sind trotzdem solche Stellen möglich, sind die Flugräume mit Fangzäune zusätzlich zu schützen.
- Auch die Sicherheit der Rennoffiziellen, Streckenposten, Helfer, Fahrer und Begleitpersonen muss gewährleistet werden.
- Der Platz muss mit Feuerlöscher ausgerüstet sein.

4.4 Notfall

- Notfalldienst und Sanität müssen einen leichten Zugang haben zu allen Anlagebereichen.
- Bei Anlässen, wo mit einer grossen Menschenmenge zu rechnen ist, muss der Notfalldienst vor Ort sein oder innert kürzester Zeit aufgeboden werden können.
- Entsprechende Notfallnummern sind jederzeit zur Hand.
- Erste Hilfe mit entsprechender Ausrüstung und Medikamente (mit gültigem Datum) muss immer auf dem Platz sein, idealerweise bedient von einer Person, die den Nothelferkurs absolviert hat.

4.5 Piste

- Die Abschränkungen müssen für die Autos material schonend ausgelegt sein. Scharfe Kanten, Ecken, Überzähne von Abschränkungen, herausstehende Nägel dürfen nicht vorhanden sein. Pistenschäden, die während dem Anlass sich ereignen sind zu reparieren, nötigenfalls wird dazu die Piste gesperrt.

4.5.1 Abmessungsvorschriften für Flachbahn Verbrenner

- Minimale mittlere Länge der Piste ist 200 Meter, empfohlene Richtwerte 240 – 300 Meter.
- Die gesamte Pistenführung muss mit 8 – 10 cm breiten Linienmarkierung in gelber oder weisser Farbe durchgehend aufgetragen sein.
- Die Pistenbreite ist an jeder Stelle mindestens 4 m aber maximal 6.5 Meter bei 1:8, bei 1:10 werden als mindestbreite auch 3.5m toleriert.
- Maximale Entfernung vom Fahrerpodest zur weit gelegensten Stelle ist 60 Meter.
- Die Piste ist vom Fahrerpodest uneingeschränkt einsehbar.

4.5.2 Abmessungsvorschriften für Flachbahn Offroad

- Minimale mittlere Länge der Piste ist 250 Meter.
- Die Pistenbreite ist an jeder Stelle mindestens 3.5m empfohlen sind 4 m (bei EFRA sind es minimal 4 m) aber maximal 6.5 Meter.
- Geraden und Startbereich wie auch Zielbereich müssen 4m breit sein.
- 50% der Piste muss mit Natur Erde sein und restliche Teile können mit künstlichen Baumassnahmen oder Asphalt ausgestattet sein.
- Hindernisse in Serie dürfen nicht länger als 10 Meter lang sein.
- Maximale Entfernung vom Fahrerpodest zur weit gelegensten Stelle ist 60 Meter.
- Die Piste ist vom Fahrerpodest uneingeschränkt einsehbar.

4.5.3 Abmessungsvorschriften für Flachbahn Elektro Flachbahn

- Minimale mittlere Länge der Piste ist im Minimum 100 Meter empfohlen und EFRA mindestens 120 Meter.
- Der Belag ist Asphalt für Outdoor Bahnen und Kurzhaar Teppich für Indoorbahnen.
- Die Pistenbreite bei Outdoor ist mindestens 2.5 Meter, empfohlen sind 3 Meter, im Startbereich sollen es 3 Meter sein.
- Die Pistenbreite bei Indoor Bahnen ist mindestens 2 Meter, der Startbereich ist 3 Meter.
- Maximale Entfernung vom Fahrerpodest zur weitgelegensten Stelle ist 50 Meter.
- Die Piste ist vom Fahrerpodest uneingeschränkt einsehbar.

4.5.4 Abmessungsvorschriften für Flachbahn Elektro Offroad

- Minimale mittlere Länge der Piste ist 120 Meter.
- Der Belag ist Erde und Asphalt für Outdoor Bahnen und Kurzhaar Teppich für Indoorbahnen mit entsprechenden Hindernis Kombinationen, welche im Geist von Offroad Rennen entsprechen.
- Die Pistenbreite bei Outdoor ist mindestens 3 Meter.
- Maximale Entfernung vom Fahrerpodest zur weit gelegensten Stelle ist 50 Meter.
- Die Piste ist vom Fahrerpodest uneingeschränkt einsehbar.

4.6 Boxenstrasse

- Die Boxenstrasse ist mindestens 1 Meter breit und mindestens so lang, dass sich 10 Mechaniker hinter der Boxenstrasse gut aufhalten können gemessen ist das ohne die Boxeneinfahrt und ohne die Boxenausfahrt.
- Boxeneinfahrt muss so gelegt sein, dass die Geschwindigkeit stark reduziert werden muss, damit eine Einfahrt nicht in vollem Tempo möglich ist.
- Die Boxenausfahrt muss so sein, dass ein ausfahrendes Fahrzeug mit einer idealen Kurve sich dynamisch wieder in das Rennen bringen kann ohne bereits auf der Piste fahrende Fahrzeuge zu behindern.
- Die Boxenstrasse ist mit einer durchgehenden niedrigen Abschränkungsbalke abgeschlossen zum Schutz der Mechaniker.
- Idealerweise liegt die Boxenstrasse direkt vor dem Fahrerpodest oder in dessen unmittelbaren Nähe.

4.7 Fahrerlager

- Das Fahrerlager soll allen Platz bieten, Richtzahl für nationale Meisterschaften sind 80 – 100 Fahrer.
- Das Fahrerlager muss von der Strecke aus gut erreichbar sein.
- Für die nationalen Meisterschaften sind keine Tische vorgeschrieben. (An Europa- und Weltmeisterschaft sind 150 Plätze (EFRA GP 100 Plätze) mit Tischen gedeckt vorgeschrieben.)
- Stromversorgung: 220/230 V AC muss mit genügend grosser Absicherung und Anzahl Anschlüsse vorhanden sein. Bei Elektro Rennen ist jeder Arbeitsplatz mit Spannungsversorgung auszurüsten. Beachten Sie, dass die Elektroinstallation von einem Elektrobetrieb oder autorisierten Personen abgenommen werden muss.
- Pressluft muss zur Verfügung stehen und an einem geeigneten Platz eingerichtet sein.
- Empfohlen wird einen Reifenschleifplatz.
- Abfallbehälter müssen genügend im Fahrerlager verteilt werden.

4.8 Fahrerpodest

- Jeder Fahrer hat mindestens 80cm Platz. Das Podest muss für mindestens 10 Fahrer ausgelegt sein. Für EFRA GP, Europa- und Weltmeisterschaft muss die Podestlänge mindestens 10 m sein, da der Schiedsrichter noch in einer Ecke Platz haben muss. In der Schweiz akzeptieren wir 8 m.
- Die Podesthöhe muss so angepasst sein, dass vom Podest aus die gesamte Piste überblickbar ist Das Podest muss gedeckt sein. Das Podest kann ein Lastwagenanhänger sein, wenn dieser die Bedingungen der Abmessungen und die Überschaubarkeit der Piste gewährleistet. Bei Europa- und Weltmeisterschaft ist ein Podest ein solider Fahrbau.
- Die Podestvorderseite darf sich nicht weiter weg als 4 m von der Piste entfernt befinden.
- Die Sender müssen während dem Rennen auf dem Podest sein und so deponiert werden können, dass sie keine Schäden erhalten, im weiteren sind sie zu 100% vor Nässe zu schützen.
- Eine solide Treppe oder Aufgang ist erforderlich. Für EFRA GP, Europa- und Weltmeisterschaft muss der Aufgang mindestens 1.20 m breit sein.

4.9 Zeitmessung

4.9.1 Decoder und Transponder

- Die Zeitmessung ist eine AMB Anlage aus Holland (Decoder AMBRC oder AMBrc3, welche persönliche 7-stellige Transpondernummern unterstützen), Diese Forderung gilt solange AMB der Monopolist ist.
- Der Club verfügt über eine eigene AMB Anlage oder er kann sie bei der SRCCA mieten.
- Mindestens 10 Transponder (mit direkter Stromversorgung oder Ladetransponder von AMB) muss der Club zur Verfügung stellen können, damit er diese für das Rennen an Fahrer, die keinen persönlichen Transponder haben, abgeben kann.
- Der Veranstalter hat das Recht, für den Transponder eine Miete von maximal CHF 10.- zu verlangen. Zusätzlich kann er für die Abgabe ein Depot verlangen bis zu maximal 50 Fr.

4.9.2 Induktionsschleufe

- Die Schleife muss entweder in den Boden gelegt werden (2 mm tief im Asphalt), oder auf dem Boden aufgeklebt werden, oder über der Piste mit einem Abstand von 35cm auf einer Brücke montiert werden.
- Die Schleife muss an einer gut sichtbaren Stelle und in einem langsamen Streckenabschnitt und gut sichtbar von der Zeitmessung aus, gesetzt werden.
- Der Pistenverlauf muss so gewählt sein, dass eine Störung von der Gegenseite her, nicht möglich ist.
- Die Lage der Zeitmessschleufe muss eingezeichnet sein mit einem deutlichen weissen Strich, beim Balken ist das nicht notwendig.

4.9.3 Computeranlage und Zeitmesssoftware

- Der Computer muss entsprechend der Softwarespezifikation dimensioniert sein. In der Regel ist das ein Computer der heute in jedem Fachhandel als Personal Computer gekauft werden kann.
- Bei der Software müssen etablierte, bekannte Programme verwendet werden.
- Die Software darf in keinem Fall den Rennablauf zeitlich behindern.
- Die Software muss gemäss den Reglementen alle Funktionen wie Einteilungen, Frequenzwechsel, Rangliste nach Vorläufen unter der Berücksichtigung der Zählregeln, Rundenzählblatt von jedem Lauf, Korrekturmöglichkeiten, Finaleinteilungen und Schlussrangliste per Knopfdruck automatisch erstellen können.
- Die Software muss von einem versierten Benutzer, sprich der Zeitmesser, bedient werden.

4.9.4 Zubehör

Für die Schweizermeisterschaften wird eine Anzeigetafel eingesetzt. Die Anzeigetafel kann bei der SRCCA bestellt werden. Das Abholen und der Rücktransport der Tafel muss der Veranstalter mit der SRCCA organisieren. Kann die Tafel wegen Terminkonflikt von 2 SM-Läufe in verschiedenen Kategorien mindestens bei einem der Anlässe nicht eingesetzt werden, so haben 1:8 Track und Large Scale Priorität und die Pflicht, die Tafel aufzustellen. Bei allen anderen Klassen erwarten wir, dass die Tafel eingesetzt wird. Ab 2010 kostet die Tafel keine Miete mehr für SM-Läufe.

- Ein Monitor für den aktuellen Rennstand ist in der Boxe vorgeschrieben.
- Die technische Kontrolle ist auch mit einem Monitor auszurüsten, wenn das nicht auf der Anzeigetafel gesehen werden kann.
- Monitore im Fahrerlager sind willkommen aber nicht vorgeschrieben.
- Es wird empfohlen die Technische Kontrolle, Rennleiter, Obmann, Zeitmessung mit Gegensprechanlagen auszurüsten, damit organisatorische Änderungen, Korrekturen, Penalty, weitere wichtige Durchsagen umgehend mitgeteilt werden können.
- Internetanschluss ist empfohlen zur Veröffentlichung der Rennresultate während dem Anlass. Bei Europa- und Weltmeisterschaften ist Internet Anschluss ein Muss.

4.9.5 Ausfallsicherheit

- Die SRCCA verlangt für Schweizermeisterschaften keine 2. Zeitmessung. International ist das Pflicht.
- Die SRCCA empfiehlt aber, den Computer und die AMB ausfallsicher zu betreiben. Das kann erreicht werden mit einer USV Anlage oder indem die Zeitmessung auf einem Laptop mit funktionierendem Akku gemacht wird. Die AMB kann über USB an dem Laptop angeschlossen werden, so dass der AMB Decoder versorgt ist mit Strom über den Laptop. So ist gewährleistet, dass der Laptop und der Decoder weiter noch laufen, auch wenn alle Rundumsysteme tot sind.
- Diese Konfiguration ermöglicht mindestens den Lauf fertig zu fahren, und nachher wieder dafür sorgen, dass die Anlage wieder mit Strom versorgt werden kann.
- Man muss wissen, dass bei einem Stromausfall in der Regel keine Speakeranlage mehr läuft, daher sollte man sich vorsehen, da man nichts mehr Hörbares mitteilen kann. Einfach versuchen den Lauf fertig zu fahren und die Fahrer am Ende mit der Fahne abwinken. Allenfalls über die Mechaniker kommunizieren, dass die Zeitmessung läuft.

5 Glossar

5.2 Verwendete Abkürzungen

IFMAR	International Federation of Model Auto Racing
EFRA	European Federation of radio-operated Automobiles
EFRA AGM	EFRA Annual General Meeting / (Jahresversammlung der EFRA)
SRCCA	SWISS R/C Car Clubs Association
DV	Delegiertenversammlung
ZV	Zentralvorstand
TK	Technische Kommission
MCRS	Verbandsorgan Model-Cars Racing Sport
USV	Unterbrechungsfreie Stromversorgung
EM	Europameisterschaft
WM	Weltmeisterschaft