REGLEMENT
E8 Offroad
2024

Klassenobmann E8OR
Markus Heini

e-mail: srcca_e8or@srcca.ch

Inhaltsverzeichnis

1 Renndurchführung E8OR 3
1.1 Nenngeld & Lizenz 3
1.2 Fahrerbesprechung 3
1.3 Fahrer und Helfer 3
1.4 Fahrerstand 3
1.5 Jury 3
1.6 Start 4
1.6.1 Vorläufe 4
1.6.2 Finale 4
1.7 Strafgründe und Strafmass 4
2 Rennablauf 5
2.1 Sondersituation Regen 5
2.2 Ablauf bei Nässe 5
2.3 Kontrolliertes Training 5
2.4 Vorläufe 6
2.5 Finalläufe 6
2.6 Gesamtwertung 6
3 Technisches Reglement 6
3.1 Akkus 6
3.2 Chassis 7
3.3 Fahrhilfen 7
3.4 Abmessungen 7
3.5 Mindestgewicht 7
3.6 Flügel/Spoiler 7
3.7 Rammschutz 7
3.8 Reifen 7
3.9 Motor 8
3.10 Bremse 8
3.11 Rückwärtsgang 8
3.12 Legalität 8
4 Allgemeine Bestimmungen 8

1 Renndurchführung E8OR

1.1 Nenngeld & Lizenz

Das Nenngeld beträgt CHF 30.- pro Rennen – d. h. pro Tag. Für Fahrer unter 18 Jahren beträgt das Nenngeld CHF 15.-
Das Nenngeld ist bis am Donnerstag vor dem Rennen dem veranstaltenden Club zu überweisen. Der Club kann für verspätet bezahltes Nenngeld (d. h. auf dem Rennplatz) mehr verlangen (typischerweise CHF 10.- zusätzlich).
Eine SRCCA-Jahreslizenz berechtigt zur Klassierung in der Jahreswertung.
Wer keine SRCCA-Jahreslizenz hat, muss am Renntag vor Ort eine SRCCA-Wochenendlizenz beim Club lösen für CHF 10.-. Diese berechtigt NICHT zur Klassierung in der Jahreswertung.

1.2 Fahrerbesprechung

Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist für alle Teilnehmer obligatorisch.

1.3 Fahrer und Helfer

Jeder Fahrer ist verpflichtet, nach Beendigung seines Laufes Streckenposten für die nächste Trainingsgruppe, Vorlaufgruppe bzw. für das nächste Finale zu stehen, oder (nur mit Genehmigung der Rennleitung) einen Ersatz zu stellen. Für Juniorfahrer liegt es im Ermessen und der Pflicht der Eltern, gegebenenfalls einen Ersatz zu stellen. Das Fahrzeug darf nach dem Lauf abgeschaltet werden, verbleibt aber im Areal der Boxengasse oder bei der technischen Abnahme bis zum Ende des folgenden Laufes.

Bei Nichteinhaltung erfolgt eine Runde Abzug auf alle gewerteten Vorläufe. Nimmt ein Fahrer aus einem Finale seinen Streckenposten nicht ein, wird er für die gesamte Veranstaltung disqualifiziert. Zusätzlich kann für diesen Fahrer eine Sportstrafe verhängt werden. Die Strafe kommt erst nach Beendigung aller Vorläufe oder den Finalläufen zur Geltung.

1.4 Fahrerstand

Während der Vorläufe und Finalläufe halten sich die Fahrer entsprechend ihrer Startnummer auf dem gekennzeichneten Plätzen auf dem Fahrerstand auf. Sollten die Plätze nicht mit den Startnummern gekennzeichnet sein, so regeln die Fahrer die Plätze selbst untereinander, wobei der besser platzierte Fahrer den Vorrang hat.

1.5 Jury

a) Der Obmann oberstes Organ auf dem Platz. Er sorgt dafür, dass das Reglement eingehalten wird.
b) Der Rennleiter überwacht das Renngeschehen auf der Piste. Er ist während dem kontrollierten Training und dem Rennen anwesend und erteilt Verwarnungen und Strafen bei unkorrektem Handeln der Fahrer.
c) Die Jury besteht aus Rennleiter, Obmann und je einem Vertreter des Veranstalters und der Fahrer.
d) Die Jury tritt bei unvorhergesehenen Ereignissen und bei Protesten zusammen. Jedes Jurymitglied ist in der Lage eine Jurysitzung einzuberufen, wenn entsprechende Ereignisse vorliegen.
e) Die Jury ist für die Organisation und den Rennablauf nicht verantwortlich.

f) Die Jury kann verbindliche Entscheide über Angelegenheiten treffen, die im Reglement unzureichend festgehalten sind. Solche Entscheide sind dem SRCCA Klassenobmann am Ende der Veranstaltung in schriftlicher Form zu übergeben.

1.6 Start

1.6.1 Vorläufe

Der Start kann im Einzelmodus (staggered) oder als fliegender Start ausgeführt werden.

Einzelmodus
Die Fahrzeuge reihen sich vor der Zeitschlaufe auf. Gemäss der Startreihenfolge wird jedes Fahrzeug durch die Zeitmessung zum Start aufgerufen, beim Überfahren der Zeitschlaufe wird die Vorlaufzeit für jedes Fahrzeug einzeln ausgelöst. Wenn das erste Fahrzeug die erste Runde vollendet hat, werden automatisch alle Uhren der zu diesem Zeitpunkt noch nicht gestarteten Fahrer gestartet.

Fliegender Start
In den Vorläufen ist fliegender Start zugelassen. Beim fliegenden Start wird der Start 30 und 10 Sekunden vorher angekündigt. Dann wird der Start freigegeben.
Die Fahrzeuge müssen dann selbstständig innerhalb einer Runde starten. Wenn ein beliebiges Fahrzeug eine Runde vollendet hat, werden automatisch alle Uhren der zu diesem Zeitpunkt noch nicht gestarteten Fahrer gestartet. Es ist vor dem Start nicht erlaubt, auf der Strecke stehen zu bleiben oder abzukürzen.

1.6.2 Finale

In den Finalen müssen die Fahrzeuge versetzt mit mindestens 2m Abstand hintereinander aufgereiht werden. Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, muss der Abstand auf bis zu 3m ausgedehnt werden. Der 1. Startplatz befindet sich auf der Ideallinie.

1.7 Strafgründe und Strafmass

a) Leichte Regelverstösse werden generell als Zeitstrafen in Form einer „Stop and Go“ Strafe geahndet. Wird eine Zeitstrafe von einem Fahrer nicht ausgeführt, wird der bisher beste Lauf gestrichen.
b) Wir eine Zeitstrafe in den letzten 30 Sekunden eines Laufes ausgesprochen wird diese nach dem Lauf aufgerechnet.
c) Ausgesprochene Strafen werden auf den Rundenprotokollen schriftlich festgehalten.
d) Mögliche Strafen sind: Verwarnung, „Stop and Go“, Zeitstrafe von 2 bis 10 Sekunden Dauer, Rundenab-zug, zuletzt gefahrener Lauf streichen, bester bisher gefahrener Lauf streichen, Disqualifikation für das ganze Rennen.
e) Bei den folgenden Regelverstössen wird die Bestrafung im Ermessen des Rennleiters, unter Berücksichtigung der Schwere des Verstosses, ausgesprochen.
   1. Abkürzen
   2. Unsportliches, unfaires Fahren
   3. In entgegengesetzter Richtung die Piste befahren
   4. Fluchen und Ausrufen auf dem Fahrerstand
   5. Anordnungen der Rennoffiziellen nicht befolgen
   6. Ungebührliches und/oder unsportliches Verhalten auf und neben dem Platz.Dazu gehören auch unsportliche, rufschädigende und beleidigende Äusserungen gegenüber Zuschauern, Fahrern, Rennfunktionären, Vertretern des Veranstalters und der SRCCA auf dem Platz oder auf Plattfor-men der sozialen Medien.

f) Folgende Regelverstösse werden mit folgenden Strafen geahndet.
   1. Frühstart wenn Startsignal noch nicht gegeben wurde: Verwarnung
   2. Frühstart wenn Startsignal nicht mehr aufgehalten werden kann: „2s Stop and Go“.
   3. Fahrzeug nicht bei der technischen Kontrolle vorgezeigt: Startverbot für den betreffenden Lauf

4. Fahrzeug entspricht nicht den technischen Anforderungen: Startverbot für den betreffenden Lauf
5. Reglementwidrige oder nicht markierte Reifen gefahren: Disqualifikation
6. Streckenposten nicht besetzen: bester Lauf streichen.
7. Fahrzeugwechsel während des Rennens ohne Erlaubnis des Rennleiters: Disqualifikation
8. Frequenzwechsel ohne die Erlaubnis des Rennleiters: Disqualifikation
9. Ungebührliches und/oder unsportliches Verhalten
   - auf dem Platz: je nach Schwere Verwarnung bis Disqualifikation möglich
   - neben dem Platz: Disziplinarverfahren gemäss Abschnitt 5.3.2

2 Rennablauf

2.1 Sondersituation Regen

a) Rennleiter und Jury sind zusammen verpflichtet, ein Rennen infolge misslicher Witterungsverhältnisse zu unterbrechen bzw. abbrechen, wenn die Sicherheit der Teilnehmer, namentlich der Streckenposten, nicht gewährleistet werden kann. Im Härtefall kann dies auch präventiv geschehen.

b) Eine Rennstrecke gilt als nicht mehr befahrbar
   - wenn stehende Pfützen zwischen zwei Läufen nicht mehr entfernt werden können oder wenn sich innerhalb eines Laufes einer Gruppe neue Pfützen bilden. Die Definition von "stehenden Pfützen" liegt in der Vernunft des Rennleiters und der Jury.
   - wenn aufgrund der Beschaffenheit der Piste die Sicherheit der Streckenposten nicht mehr gewährleistet ist (Schlamm, tiefes Wasser etc.)
   - wenn Blitzschlag droht

c) Es müssen alle Anstrengungen durch den austragenden Verein unternommen werden, um die Piste wieder in einen fahrbaren und zumutbaren Zustand zu bringen.

d) Wenn eine Weiterführung sinnlos erscheint, können der Rennleiter und die Jury eine Fahrerabstimmung veranlassen zur Entscheidung, ob das Rennen abzubrechen ist.

e) Im Falle eines Abbruches wird das Rennen aufgrund komplett abgeschlossener Vorläufe gewertet. Dabei muss jeder Fahrer minimal einen Vorlauf bei regulären Verhältnissen gefahren sein. Ist dies nicht der Fall oder ist kein Vorlauf fertig gefahren worden, so wird dieses Rennen nicht gewertet.

f) Um nach den Finalen zu werten, müssen alle Finalläufe gefahren werden. Muss das Rennen während den Finalläufen abgebrochen werden, so werden die bereits gefahrene Finalläufe neutralisiert und das Rennen nach den Vorläufen gewertet.

2.2 Ablauf bei Nässe

Sollten nicht alle Vorläufe unter gleichen Witterungsbedingungen stattfinden, d. h. trockene und nasse Fahrbahnoberfläche vorhanden sein, so tritt folgende Regelung in Kraft: Vor jedem Lauf muss der Rennleiter entscheiden, ob es sich beim folgenden Lauf um einen „Trockenlauf“ oder um einen „Nasslauf“ handelt. Hierbei gilt als vereinbart, dass ein Lauf so lange als „Trockenlauf“ zu werten ist, bis von der Rennleitung „Nassläufe“ angekündigt werden. Der Rennleiter in Verbindung mit der Jury kann auch während/nach einem Lauf diesen als „Nasslauf” deklarieren, wenn der Regen während eines Laufes einsetzt und die durchschnittlichen Rundenzeiten um 20% schlechter werden. Wenn jede Vorlaufgruppe mindestens einen Trockenlauf hatte, werden alle Vorläufe gewertet. Wenn nicht jede Vorlaufgruppe mindestens einen Trockenlauf hatte, werden nur die Nassvorläufe gewertet.

2.3 Kontrolliertes Training

Minimum von 2 Läufen à 5 Min oder, wenn zeitlich möglich einer davon oder beide à 10 Min. Die Neueinteilung der Fahrer nach dem Training in die Vorlaufgruppen aufgrund der schnellsten 3 aufeinanderfolgenden Runden.

2.4 Vorläufe

a) Mind. 3 Läufe mit einer Länge von je 5 Minuten. Es zählen die 2 besten Vorläufe. Bei Punktegleichheit entscheidet das bessere Einzelergebnis. Besteht immer noch Gleichstand, wird die Zeit des besten gewerteten Laufes herangezogen.
b) Der Abstand zwischen zwei Vorläufen der gleichen Gruppe darf eine Stunde nicht unterschreiten.

2.5 Finalläufe

a) Dauer der Finalläufe: 10 Minuten. Format: A/B/C-Einteilung nach Vorläufen ohne Aufsteiger mit 12 Fahrern je Final. Alle Finale werden 3x gefahren falls zeitlich möglich, ansonsten werden B und tiefere Finale 2x gefahren.
   Sollten Zeitplan oder die Zahl der Teilnehmer es erfordern kann die Finallaufzeit auf 8 Minuten gekürzt werden. Bei beschränkten Platzverhältnissen auf Piste bzw. auf dem Fahrerstand kann die Grösse der Finale auf bis zu 8 Fahrer reduziert werden.
b) Sind in einer Finalgruppe weniger als 3 Fahrer eingeteilt, so fällt dieser weg.
c) Der Abstand zwischen zwei Finalläufen der gleichen Gruppe darf eine Stunde nicht unterschreiten.
d) Für die Wertung werden die zwei besseren Punkteresultate zusammengezählt. Bei Punktegleichheit entscheidet das bessere Einzelergebnis. Besteht immer noch Gleichstand, wird die Zeit des besten gewerteten Laufes herangezogen.

2.6 Gesamtwertung

In jedem Fall müssen alle Läufe der Schweizermeisterschaft nach der gleichen Punktetabelle gewertet werden. Bei Punktegleichheit zweier Fahrer entscheiden die besseren Einzelresultate (Anzahl 1. Plätze, Anzahl 2. Plätze usw.), besteht auch hier Gleichheit, entscheidet der Zeitpunkt der Erreichung der besseren Resultate (wer hat die besseren Platzierungen zuerst erreicht).

Streichergebnisse bei SM-Läufen
- für 2 oder weniger tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: kein Streichergebnis
- für 3 oder mehr tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 1 Streichergebnis
- für 8 oder mehr tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 2 Streichergebnisse

3 Technisches Reglement

3.1 Akkus

Zugelassen sind handelsübliche Lipo- oder LiHV-Akkus mit maximal 4SXP und Maximalspannung 4.22V (LiPo) bzw. 4.35 (LiHV) pro Zelle. Die Maximalspannung des Akkus darf 16.88 Volt (LiPo) bzw. 17.40 Volt (LiHV) nicht überschreiten und muss vor jedem Vorlauf und Final kontrolliert werden. Massgebend für die Spannungsmessung ist einzig das offizielle SRCCA-Multimeter. Die Akkupacks müssen ein hartes, festes Schutzgehäuse haben, das die eigentlichen Zellen ganz umschließt. Das Gehäuse sollte aus ABS oder ähnlichem Material bestehen. Das Gehäuse muss werksseitig versiegelt sein und jeder Versuch, das Gehäuse zu öffnen, muss das Zerstören des Verschließungssiegels und oder des Gehäuses nach sich ziehen. Die einzigen erlaubten Gehäuseöffnungen sind für das Einstecken oder das Ausführen von Anschlusskabeln erlaubt.
Der Akku kann entweder entsprechend dimensionierte, konfektionierte Anschlusskabel besitzen oder mit geeigneten, im Gehäuse eingelassene Hochstrombuchsen ausgestattet sein.
Das Gehäuse muss mit dem Original-Herstellerlabel versehen sein. Auf ihm müssen Akkutyp (LiPo/LiHV) sowie die Nominalspannung ersichtlich sein. Die Leistungs- und Kapazitätsangaben müssen auf dem Gehäuse so angebracht werden, dass sie leicht erkennbar und lesbar sind. Akkus ohne Originalbeschriftungen ohne lesbare Akkutyp und Spannungsangaben sind NICHT zugelassen. Wenn mehrere Akkus zum Erreichen der zugelassenen Spannung in Reihe geschaltet werden, muss es sich um gleichartige Akkus (Kapazität, C-Rating) handeln und sie müssen sich im gleichen Ladezustand befinden. Der Nachweis obliegt dem Fahrer.

All LiPo-Packs müssen mit einem geeigneten LiPo-Lader geladen werden, der die Industrienorm CC/CV (Constant Current/Constant Voltage) erfüllt. Die Akkus dürfen nur bis zu einer maximalen Ladeabschaltspannung von 4,22 Volt (LiPo) bzw. 4.35 Volt (LiHV) pro in Serie geschalteter Zelle geladen werden. Eine vorsätzliche Erwärmung über 37° C, Überladung oder Ladung mit nicht geeignetem Ladegerät wird mit sofortigen Veranstaltungsauschluss und mit einer eventuell folgenden Disziplinarstrafe geahndet.
Die Akkus müssen entsprechend der Herstelleranleitung behandelt werden.
Die Akkus sind in einem geeigneten Sicherheitsbehältnis zu Laden.
Über die Eignung von Sicherheitsbehältnissen, die nicht vom Hersteller für das Laden von Akkus als geeignet ausgewiesenen sind, entscheidet der Obmann oder sein Vertreter.
Das Gesamtmaß der für Antriebszwecke verwendeten Akkus darf nicht größer sein als 139 mm x 47 mm x 50,2 mm aus dem Gehäuse austretende Kabel und zusätzliche Befestigungshilfen bleiben hierbei außer Betracht.

3.2 Chassis

Das Modellfahrzeug muss auf vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern rollen, von denen zwei der Lenkung und mindestens zwei dem Antrieb dienen. Das Modell muss eine wirksame Bremse haben. Der Motor gilt als wirksame Bremse, sofern die entsprechenden Einstellungen am Fahrtenregler vorgenommen werden.
Es ist kein Chassis-Wechsel erlaubt vom 1. Vorlauf bis zum letzten Finale. Einzige Ausnahme: Es liegt ein Chassisbruch vor oder ein sonstiger grober Schaden der nur mt einem Chassis-Wechsel zu beheben ist. Das zu wechselnde, alte, defekte sowie das neue Chassis müssen dem Obmann zur Genehmigung gezeigt werden.

3.3 Fahrhilfen

Aktive Hilfen - elekt. und mech. Art - sind verboten. Es sind nur Steuerung/Lenkung und Gas/Bremse erlaubt welche nur vom Fahrer ausgeführt werden und mittels der Fernsteuerung übertragen werden.

3.4 Abmessungen

Gemäss EFRA Reglement:

Radstand:	270 - 330 mm
Breite (über alles):	max. 310 mm
Länge (über alles):	max. 550 mm
Höhe:	max. 250 mm (bei voll komprimierter Federung)

Das Fahrzeug muss 4 Räder haben und mindestens über eine Achse angetrieben werden.
Das Fahrzeug wird vorwärts durch die Messlehre geschoben und darf nicht aus der Messlehre herausstehen, unabhängig davon in welchem Federungszustand sich das Fahrzeug befindet. Die Seitenführungen der Messlehre müssen eine Höhe von 20 mm aufweisen.

3.5 Mindestgewicht

Das Mindestgewicht von 3400g wird im rennfertigen Zustand gemessen. Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.

3.6 Flügel/Spoiler

Erlaubt ist ein Heckflügel mit den Abmessungen: Breite 217 mm x Tiefe 85 mm.

3.7 Rammschutz

Alle Fahrzeuge müssen einen vorderen Rammschutz haben. Der Rammschutz muss so konstruiert sein, dass er die Verletzungsgefahr verringert.
Alle Fahrzeuge dürfen einen hinteren Rammschutz haben.

3.8 Reifen

Die Reifen müssen in den Dimensionen dem EFRA-Reglement zu 1/8 Offroad Verbrenner entsprechen und im Handel erhältlich sein.

An den Reifen sind alle Hilfsmittel (Spikes, Ketten etc.), die nicht aus Gummi sind, verboten.
Moosgummi-Reifen sind nicht erlaubt.
Es ist nicht erlaubt, die Reifen chemisch zu behandeln (Haftmittel).
Reinigung der Reifen ist nur mit Wasser erlaubt.
Es ist nicht erlaubt, etwas an die Reifen zu kleben.
Es ist erlaubt Teile des Reifens zu versiegeln – z. B. die Seitenflanke mit Sekundenleim zu versiegeln bzw. abzukleben.
Es ist erlaubt, die Pins des Reifens abzudremeln, wegzuschneiden oder zu kürzen.
Es ist nicht erlaubt, die Reifen so zu beschneiden, dass Durchmesser oder Breite verändert werden.

3.9 Motor

Zugelassen sind handelsübliche Bürsten- und bürstenlose Motoren.

3.10 Bremse

Erlaubt ist eine Bremse pro Achse, eine Einzelradbremse ist verboten.

3.11 Rückwärtsgang

Kein Rückwärtsgang. Es ist nicht erlaubt, dass der Motor das Modellfahrzeug rückwärts antreibt. Der Regler muss so eingestellt sein, dass der Rückwärtsgang deaktiviert ist.

3.12 Legalität

Es liegt in der Verantwortung des Fahrers die Legalität seines eingesetzten Materials (Auto, Motor etc.) zu beweisen.

4 Allgemeine Bestimmungen

Dieses Reglement untersteht dem OR8E Obmann sowie der Technischen Jury der SRCCA und kann – sofern es die Umstände erfordern - jederzeit angepasst werden.

03.03.2024
Markus Heini, Obmann E8OR