



SRCCA

Swiss R/C 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 V8TR & V10TR **2026**

Obmann

Christophe Pethoud

Ruelle du Boulanger 7

1965 Savièse

Tel: +41 (0)79 643 20 36


E-mail: srcca_v8tr@srcca.ch

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

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1 Reglement V10TR & V8TR in der Übersicht	3
2 Allgemeines	4
2.1 Rennanmeldungen	4
2.2 Streckenposten	4
2.3 Startberechtigter Fahrer	4
2.3.1 V10TR und V8TR A und B	4
2.3.2 Bestimmung der A-Fahrer in V8TR	5
2.3.3 Anmeldung an EM	5
2.3.4 Allokationsregeln für Europameisterschaft EFRA	5
2.4 Wertung	5
2.4.1 Wertung eines V10TR Rennens	5
2.4.2 Wertung eines V8TR Rennens	6
2.4.3 Annullierung eines Rennens	6
3 Rennleitung	7
3.1 Zusammensetzung der Rennleitung	7
3.2 Rolle und Verantwortung der Rennleitung	7
3.2.1 Obmann SRCCA	7
3.2.2 Rennleiter	7
3.2.3 Verantwortlicher Technische Kontrolle	7
3.2.4 Fahrervertreter	7
3.2.5 Referee SRCCA	8
3.3 Rennkommission	8
4 Rennablauf	8
4.1 Freies Training (Freitag)	8
4.2 Fahrerbesprechung	8
4.3 Freies Training (Samstag)	9
4.4 Kontrolliertes Training	9
4.5 Vorläufe V8TR und V10TR	9
4.5.1 Aufbau und Dauer der Vorläufe	9
4.5.2 Starten der Vorläufe	9
4.5.3 Wertung der Vorläufe	10
4.6 Finale V8TR und V10TR	10
4.6.1 Freies Training für die Finalisten	10
4.6.2 Dauer der Finale	10
4.6.3 Starten der Finale	11
4.6.4 Zeitaufschub 10 Minuten	11
4.6.5 Aufsteigen in den oberen Final V8TR & V10TR	11
5 Gruppeneinteilungen	12
5.1 Gruppeneinteilung fürs kontrollierte Training	12
5.2 Vorlaufgruppeneinteilung	12
5.3 Finalgruppeneinteilung	12
6 Ergänzende Bestimmungen	13
6.1 Registrierung/Anmeldung	13
6.2 Contrôle Technique	13
6.3 Einsatz des Fahrzeuges	13
6.4 Regeln für Mechaniker	13
6.5 Erteilen von Strafen	13
6.5.1 Verwarnungen	14
6.5.2 Stop & Go Strafe	14
6.5.3 Bester Lauf streichen	14
6.5.4 Betroffener Lauf streichen	14
6.5.5 Disqualifikation	15
7 Fahrzeugdaten Spezifikation V8TR	15
7.1 Fahrzeugdaten	15
7.2 Karosserie	15
7.3 Auspuff	16
7.4 Kraftstoff	16
7.5 Luftfilter	16
7.6 Bereifung	17
7.7 Motor	17
8 Fahrzeugdaten Spezifikation V10TR	17
8.1 Fahrzeugdaten	17
8.1.1 Zugelassene Fahrzeuge	17
8.1.2 Schaltgetriebe	17
8.2 Karosserie	18
8.3 Auspuff	19
8.4 Kraftstoff	19
8.5 Luftfilter	19
8.6 Bereifung	19
8.7 Motor	19
9 Zeitpläne	19

1 Reglement V10TR & V8TR in der Übersicht



SRECA
Swiss RIC Car Clubs Association

V8TR & V10TR

Edition Januar 2023

Freitag	Samstag	Sonntag
<ul style="list-style-type: none"> • 9h00 à 12h00 Der Veranstalter entscheidet, ob die Strecke offen oder geschlossen ist. • 14h00 à 19h00 Freies Training pro Kategorie 	<ul style="list-style-type: none"> • 8h45 Briefing • 9h00 – 12h00 Kontrolliertes Training • 13h00 – 16h30 Qualifikation • 17h00 – 19h00 Freies Training 	<ul style="list-style-type: none"> • 9h00 – 12h00 Sub-final • 13h15 – 17h30 Final ABCDEF

Verteilung von Finalen und Dauer

Position 1-8 <small>Ohne direkt Qualifiziert</small>	A	← 45'
Position 9-16 <small>Aufstieg in Finale A 2 ersten</small>	B	← 18'
Position 17-24 <small>Aufstieg in Finale B 2 ersten</small>	C	← 18'
Position 25-32 <small>Aufstieg in Finale C 2 ersten</small>	D	← 18'
Position 33-40 <small>Aufstieg in Finale D 2 ersten</small>	E	← 18'
Position 41-50 <small>Aufstieg in Finale E 2 ersten</small>	F	← 18'
14 Fahrer direkt in 1/2 Finale <small>Aufstieg in Finale A 3 ersten + 2 besten Zeiten</small>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">1/2 A</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">1/2 B</div>	← 18'
Aufstieg in 1/2 final : 3 ersten	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">1/4 A</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">1/4 B</div>	← 15'
Aufstieg in 1/4 final : 3 ersten	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">1/8 A</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">1/8 B</div>	← 15'
Aufstieg in 1/8 final : 3 ersten	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">1/16 A</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">1/16</div>	← 15'

Points		
Pos	O	F
1	30	150
2	26	138
3	22	126
4	18	114
5	17	100
6	16	100
7	15	96
8	14	96
9	13	94
10	12	90
11	11	90
12	10	88
13	9	86
14	8	84
15	7	82
16	6	80
17	5	78
18	4	76
19	3	74
20	2	72
21	1	70
22		68
23		66
24		64
25		62
26		60
27		58
28		56
29		54
30		52
31		50
32		48
33		46
34		44
35		42
36		40
37		38
38		36
39		34
40		32
41		30
42		28
43		26
44		24
45		22
46		20
47		18
48		16
49		14
50		12
51		10
52		8
53		6
54		4
55		2
56		1
57		1
58		1
59		1
60		1

Kontrolliertes Training
4 - 6 minuten

Qualifikation
4 minuten

2 Allgemeines

Im Streitfall ist der französische Originaltext verbindlich.

Bei nicht vorhandenen oder unvollständigen Regelungen ist das EFRA Reglement massgebend.

Bei Abweichungen zwischen dem SRCCA und dem EFRA Reglement ist das SRCCA Reglement massgebend.

2.1 Rennanmeldungen

Die Rennanmeldung muss über myrcm mindestens eine Woche vor dem Rennen erfolgen. Bei späterer Anmeldung erfolgt die Einteilung des jeweiligen Fahrers nicht mehr gemäss Klassierung. Der Veranstalter darf CHF 10.- Tagesgebühr für das Training am Freitag verlangen. Das Startgeld beträgt insgesamt CHF 40.- (für Samstag & Sonntag). Die Anmeldung ist gültig, wenn die Anmeldung auf myrcm und die Bezahlung des Startgeldes spätestens am Sonntag vor dem Rennwochenende getätigt werden. Im Falle der Bezahlung nach dieser Frist wird eine Nachnenngebühr von CHF 20.- fällig.

2.2 Streckenposten

Streckenposten sind für die Finale obligatorisch mit Ausnahme der Piste des AMCS aufgrund von Sicherheitsbedenken. Die Fahrer, die ihre Finale auf den Plätzen 6, 7, 8, 9 und 10 beenden gehen direkt nach Ende des Laufes auf Ihren Streckenposten. Beim ersten Finallauf am Sonntagmorgen wird durch die letzte Qualifikationsgruppe vom Samstag Streckenposten gestanden.

Strafen:

1. Verwarnung, gültig für die ganze Saison
2. Verwarnung = Disqualifikation vom Anlass

Die Fahrer dürfen sich als Streckenposten durch andere vertreten lassen.
Streckenposten müssen gutes Schuhwerk tragen.

2.3 Startberechtigter Fahrer

2.3.1 V10TR und V8TR A und B

Startberechtigt sind alle Fahrer, die im Besitz einer Lizenz V10TR und V8TR sind.
Fahrer ohne SRCCA Lizenz dürfen teilnehmen, aber aus versicherungstechnischen Gründen müssen diese eine Tageslizenz für CHF 10.- lösen. Diese wird vom Obmann eingezogen, der diese wiederum an die SRCCA überweist.

Die Schweizermeisterschaft 2026 wird in 5 Läufen ausgetragen

01.05.2026 - 03.05.2026	MRTM	1. SM	Lostallo
15.05.2026 - 17.05.2026	MRCAL	2. SM	Aigle
05.06.2026 - 07.06.2026	MRCL	3. SM	Langenthal
03.07.2026 - 05.07.2026	MRCSG	4. SM	Sitterdorf
28.08.2026 - 30.08.2026	AMCS	5. SM	Schaffhausen

2.3.2 Bestimmung der A-Fahrer in V8TR

Die A-Kategorie besteht aus den 20 besten Fahrern der Gesamtwertung aus der vorangegangenen Saison.

Ein Kategorie-Wechsel kann beim Obmann bis zum 31.03. beantragt werden.

2.3.3 Anmeldung an EM

Alle Teilnehmer an einer Europameisterschaft müssen das Startgeld im Voraus einzahlen.

2.3.4 Allokationsregeln für Europameisterschaft EFRA

Haupt-Europameisterschaften:

EM V8TR & V10TR:

Erste Priorität erhalten die A-lizenzierten EFRA Fahrer die an der Veranstaltung teilnehmen.

Als nächstes werden die 3 Erstklassierten der SM berücksichtigt.

Danach haben die ersten 3 Junioren A Vorrang.

Anschliessend werden die verbleibenden Plätze vergeben, zuerst haben die A Fahrer Vorrang und anschliessend die B Fahrer.

Zusätzliche Europameisterschaften:

EM +40 V8TR und V10TR:

Offen für alle Fahrer.

2.4 Wertung

2.4.1 Wertung eines V10TR Rennens

Die Wertung der Vorläufe und der Finale erfolgt nach Punkten.

Bei Regen in den Finalen erhalten die ersten 10 Fahrer die Punkte normal, ab dem 11. Rang erhalten jeweils die Fahrer aus den Subfinalen A- und B den gleichen Endrang (2 x 11. Rang, 2 x 13. Rang, usw.) mit entsprechenden Punkten.

Die Preise werden entsprechend der Wertung der Finale ABC vergeben.

Die ersten zehn Fahrer des Finales A, und jeweils die besten drei der Finale B und C sowie der beste Jugendliche sind preisberechtigt. Die Urkunden (17 Urkunden, 10 + 2x3 + 1) werden durch die SRCCA zur Verfügung gestellt.

Die Summe der Vorlaufpunkte und Finalpunkte ergeben die Wertung für die Schweizermeisterschaft.

Die Liste der Punkte entsprechend der Ränge finden sich in der Übersicht in Abschnitt 1.

Bei besonderen Vorkommnissen, die zu einem Rennabbruch nach den Vorläufen führen, wird das Rennen abgeschlossen und gemäss der Rangliste nach Vorläufen mit den Vorlaufpunkten gewertet.

Ein Rennen ist gültig, wenn die Vorläufe vollständig korrekt ausgetragen werden konnten.

Für eine gültige Meisterschaft, müssen mindestens 4 Läufe ausgetragen werden. Wird diese Zahl nicht erreicht, dann muss ein zusätzlicher Lauf gefahren werden.

Geplant sind 5 SM-Läufe.

4 Läufe zählen von 5.

Der Swiss Cup ist ein einzelner Anlass bei dem ein Swiss Cup-Sieger ernannt wird.

2.4.2 Wertung eines V8TR Rennens

Die Wertung der Vorläufe und der Finale erfolgt nach Punkten.

Bei Regen in den Finalen erhalten die ersten 10 Fahrer die Punkte normal, ab dem 11. Rang erhalten jeweils die Fahrer aus den Subfinalen A- und B den gleichen Endrang (2 x 11. Rang, 2 x 13. Rang, usw.) mit entsprechenden Punkten.

Die Wertung der Vorläufe und der Finale erfolgt nach Punkten.

Die Preise werden entsprechend der Wertung der Finale ABC vergeben.

Die ersten 10 Fahrer des A Finales sowie sowie die besten drei der Finale B bis E und der beste Jugendliche sind preisberechtigt. Die Urkunden (23 Urkunden, 10 + 4x3 + 1) werden durch die SRCCA zur Verfügung gestellt.

Die Summe der Vorlaufpunkte und Finalpunkte ergeben die Wertung für die Gesamt-Schweizermeisterschaft (A & B). Zusätzlich dazu werden die besten 5 B-Fahrer in der B-Meisterschaft prämiert.

Der beste B-Fahrer ist Schweizermeister der Kategorie B und wird als solcher gewertet, auch wenn er unter den besten 5 des Gesamtklassements liegt.

Die Liste der Punkte entsprechend der Ränge befindet sich in der Übersicht im Abschnitt 1.

Bei besonderen Vorkommnissen, die zu einem Rennabbruch nach den Vorläufen führen, wird das Rennen abgeschlossen und gemäss der Rangliste nach Vorläufen mit den Vorlaufpunkten gewertet.

Ein Rennen ist gültig, wenn die Vorläufe vollständig korrekt ausgetragen werden konnten. Für eine gültige Meisterschaft, müssen mindestens 4 Läufe ausgetragen werden. Wird diese Zahl nicht erreicht, dann muss ein zusätzlicher Lauf gefahren werden.

Geplant sind 5 SM-Läufe.

4 Läufe zählen von 5

Der Swiss Cup ist ein einzelner Anlass bei dem ein Swiss Cup-Sieger ernannt wird.

2.4.3 Annullierung eines Rennens

Zur Rennannullierung können folgende Gründe führen:

- Wetterverhältnisse oder Naturkatastrophen führen dazu, dass die Piste nicht oder nicht mehr befahrbar ist.
- Messergebnisse können wegen defekter Hardware oder Software nicht erfasst werden
- Ausfall der Lautsprecheranlage, der eine geordnete Organisation verunmöglicht
- Der Veranstalter kann das Rennen annullieren bei Unfällen oder Todesfällen, die sich direkt im Rahmen des Rennens abspielen
- Wenn generell die Situation nicht innerhalb des vorgegebenen Zeitplans bis zu Maximum 90 Minuten Verlängerung bereinigt werden kann

3 Rennleitung

3.1 Zusammensetzung der Rennleitung

Die Rennleitung setzt sich zusammen aus den folgenden Organen:

- Obmann der SRCCA oder sein Vertreter
- Vom veranstaltenden Club bestimmter Rennleiter
- Verantwortlicher Technische Kontrolle
- Anlässlich der Fahrerbesprechung bestimmter Fahrervertreter

3.2 Rolle und Verantwortung der Rennleitung

3.2.1 Obmann SRCCA

- Er ist die oberste Instanz auf dem Rennplatz
- Er überwacht den Rennablauf und berät und unterstützt den Rennleiter
- Er schreitet ein und trifft Entscheidungen auf Antrag des Rennleiters hin oder in Fällen wo das Reglement nicht eingehalten wird.

3.2.2 Rennleiter

- Er wird vom veranstaltenden Club bestimmt
- Er muss jederzeit an der Piste anwesend sein und den korrekten Ablauf des Rennens überwachen.
- Er muss das Verhalten auf und neben der Piste überwachen und bei Fehlverhalten entsprechende Sanktionen aussprechen.
- Er darf Verwarnungen und Strafen gemäss dem geltenden Reglement aussprechen.
- Seine Entscheidungen können nur durch offiziellen Protest in Frage gestellt werden.

3.2.3 Verantwortlicher Technische Kontrolle

- Er wird durch die SRCCA für sämtliche Rennen der Saison gestellt. Sollte der Verantwortliche an einem Rennen seine Funktion nicht wahrnehmen können, so ist der Veranstalter verpflichtet, dieses Amt durch eigene Personen zu besetzen.
- Er kontrolliert die Regelkonformität der Fahrzeuge durchgehend oder nach Stichproben.
- Er spricht Strafen aus in Fällen von Verstössen gegen das technische Reglement.
- Seine Entscheidungen können nur durch offiziellen Protest in Frage gestellt werden.
- Er überprüft, ob die Sicherheitsvorkehrungen getroffen wurden, insbesondere ob Feuerlöscher und Nothilfeausrüstung verfügbar sind, die Zufahrten für Krankenwagen und Feuerwehr gewährleistet sind und die Fahrer gutes Schuhwerk tragen.

3.2.4 Fahrervertreter

- Die Fahrervertreter werden an der Fahrerbesprechung durch den Rennleiter bestimmt.
- Die Fahrer melden sich beim Fahrervertreter im Falle von Beschwerden, Protesten usw.
- Die Fahrer sollten sich nicht direkt an die Organe des veranstaltenden Clubs wie Rennleiter, Zeitmesser, technische Kontrolle usw. wenden.

3.2.5 Referee SRCCA

- Wird durch die SRCCA gestellt für alle Läufe sofern seine Verfügbarkeit dies zulässt.
- Er überwacht die Einhaltung des Reglements auf der Rennstrecke.
- Bei Verfehlungen spricht er Verwarnungen oder Strafen aus.
- Die Entscheidungen werden während des Qualifikations- oder Finallaufes getroffen und können nicht durch einen Protest in Frage gestellt werden.

3.3 Rennkommission

- Die Rennkommission besteht aus dem SRCCA Obmann oder seinem Stellvertreter, dem Rennleiter, den Fahrervertretern, dem Verantwortlichen für die technische Kontrolle und dem Referee SRCCA.
- Sie tagt in Fällen, wo sowohl die SRCCA wie EFRA Reglemente keine Bestimmungen vorsehen.
- Sie tagt in Fällen, wo ein Fahrer einen Protest eingelegt hat.
- Sie tagt NICHT in Fällen, wo die Reglemente entsprechende Bestimmungen vorsehen wie z.B.:
 - Aussprechen von Strafen
 - Verstösse gegen das technische Reglement
 - Bei Problemen die einen der Fahrervertreter betreffen
 - usw...

4 Rennablauf

4.1 Freies Training (Freitag)

- Am Freitag ist die Piste offen für alle Piloten und für das freie Training **gemäss Zeitplan (sichtbar in mycrm.ch)**.
- Der Veranstalter kann die Piste am Freitagmorgen öffnen für freie Trainings ohne Unterscheidung nach Kategorien
- Der Fahrer muss während dem Fahren im freien Training auf dem Fahrerpodest sein.
- Die Anzahl Fahrer auf dem Fahrerpodest darf die maximal erlaubte Anzahl nicht überschreiten.
- Es gibt keine Maximaldauer des freien Trainings für die Fahrer, aber aus Respekt limitieren die Fahrer die Dauer ihrer freien Trainings.

4.2 Fahrerbesprechung

- Nur die Fahrer und die Rennkommission nehmen an der Fahrerbesprechung teil.
- Die Fahrervertretung wird auf dem Platz gewählt und besteht aus 3 Fahrern aus der italienischen, französischen und deutschen Schweiz. Sie sind nicht Mitglieder des organisierenden Clubs. 1 Vertreter für V10TR und zwei Vertreter für V8TR.
- Die Fahrerbesprechung findet vor den freien Trainings statt
- Bei der Fahrerbesprechung wird die Rennkommission vorgestellt: Rennleiter, Referee und Verantwortlicher TK.
- Das Reglement muss nicht erklärt werden, aber die Übersicht in Abschnitt 1, die den Rennablauf erklärt, muss ausgehängt sein.
- Festlegen, ob Fahrer, die 10 min Verzögerung eingeben, aus der Boxengasse oder vom 11 Startplatz starten müssen.

- Die Fahrerbesprechung muss auf Französisch und auf Deutsch stattfinden.
- Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist obligatorisch für alle Fahrer.
- Folgende Erklärungen sind notwendig:
 - Startort der Vorläufe und wie die Startreihenfolge angezeigt wird.
 - Start der Finale und wie die Mechaniker zurück zur Box müssen.
 - Ort der Technischen Kontrolle und der Abgabe des Fahrzeugs
 - Abholort des Fahrzeugs nach der Technischen Kontrolle
 - Ort der Transponderausgabe oder Abgabe für den ganzen Tag
 - Ergänzende Informationen, falls diese für den Veranstalter von Bedeutung sind:
 - Begehen des Fahrerpodest, Begehen der Boxenstrasse, Auftanken, Pressluft, Pneuschleifplatz, Toiletten, Spezielles beim Mittagessen, Unterhaltungsabend, etc.

4.3 Freies Training (Samstag)

- Es findet 1 Trainingslauf pro Gruppe statt
- Die Dauer der Trainingsläufe beträgt 4 - 6 Minuten.
- Die Wechselzeiten betragen 4 Minuten.

4.4 Kontrolliertes Training

- Es finden 2 Trainingsläufe pro Gruppe statt
- Die Dauer der Trainingsläufe beträgt 4 - 6 Minuten.
- Die Wechselzeiten betragen 4 Minuten.
- Die 3 schnellsten aufeinanderfolgende Runden werden herangezogen, um die Gesamttrangliste des Trainings zu erstellen.

4.5 Vorläufe V8TR und V10TR

4.5.1 Aufbau und Dauer der Vorläufe

- Es werden 4 Vorläufe gefahren. Die Rangliste wird mit dem EFRA Punktesystem gemacht.
- Start des 1. Laufs ist Samstag gemäss Zeitplan.
- Die Ab- und Reihenfolge der Gruppen V10TR und V8TR kann wechseln.
- Die Vorlaufdauer ist 4 Minuten und kein Tankstopp ist obligatorisch.
- Der Gruppenwechsel hat eine Dauer von 4 Minuten, davon 1 Minute Gruppenwechsel, 3 Minuten Einfahren.
- Innerhalb einer Vorlaufserie gibt es keine Pause zwischen zwei Gruppen und der Fahrer hält an der Box am Ende des Vorlaufs. Wenn nur wenige Gruppen vorhanden sind, kann eine Pause zwischen den Vorläufen eingebaut werden.

4.5.2 Starten der Vorläufe

- Es wird mit fliegendem Start („Flying Start“) gestartet.
- Die Piste wird geöffnet mit der Ansage „3 Minuten bis zum Start“ durch die Lautsprecher, danach „2 Minuten bis zum Start“, „1 Minute bis zum Start“, „30 Sekunden bis zum Start“ und „10 Sekunden bis zum Start“.
- Das Anhalten auf der Piste oder das Abkürzen des Streckenverlaufs um eine bessere Startposition zu erlangen sind als Regelwidrigkeit zu bestrafen.
- Das Horn der Zeitmessenanlage signalisiert den Start des Vorlaufs.
- Der Start erfolgt gestaffelt (staggered start), d.h. jeder Fahrer löst den Start seiner eigenen Vorlaufzeit beim Überfahren der Zeitmessschleife aus.

4.5.3 Wertung der Vorläufe

- Die beiden punktbesten Vorläufe werden für die Qualifikation gewertet.
- Nur Vorläufe die unter vergleichbaren Bedingungen durchgeführt wurden, werden für die Wertung berücksichtigt (vollständig trocken oder vollständig nass). Falls alle Läufe unter unterschiedlichen Bedingungen gefahren wurden, so werden alle Läufe in die Wertung miteinbezogen. Vergleichbare Bedingungen liegen vor, wenn die Durchschnittszeiten der Vorläufe nicht mehr als 20% voneinander abweichen. Der Rennleiter zusammen mit dem Obmann treffen den endgültigen Entscheid.
- Ob ein Vorlauf als Trocken oder Nass gewertet wird, muss auf dem Rundenzählblatt vermerkt sein.
- Nach jedem Vorlauf wird das Fahrzeug bei der Technischen Kontrolle abgegeben. Verantwortlich ist der Fahrer und nicht der Mechaniker. Ob das Fahrzeug letztlich kontrolliert wird oder nicht ist der technischen Kommission überlassen.
- **Es gibt keine Direktqualifikation fürs A-Finale.**
- Nach allen Vorläufen wird die Vorlaufangliste erstellt und ausgehängt.

4.6 Finale V8TR und V10TR

4.6.1 Freies Training für die Finalisten

Kein freies Training

4.6.2 Dauer der Finale

○ Final A	45 Minuten
○ Final B	18 Minuten
○ Final C	18 Minuten
○ Final D	18 Minuten
○ Final E	18 Minuten
○ Final F	18 Minuten
○ Final G	18 Minuten
○ ½-Final	18 Minuten
○ ¼-Finale	15 Minuten
○ 1/8- und weitere Subfinale	15 Minuten

4.6.3 Starten der Finale

- Die Finale starten Sonntag um 9 Uhr.
- Die Finale werden mit Gruppenstart in der Lemans Startaufstellung gestartet.
- Minimum 4m, maximal 5m Abstand zwischen jedem Startplatz
- Die Startaufstellung muss durch den Obmann und den Rennleiter vor der Fahrebesprechung geprüft und freigegeben werden.
- Zwischen jedem Final ist die Piste für 5 Minuten gesperrt für den Wechsel der Gruppe.
- Die Einfahrzeit ist in jedem Final mindestens 3 Minuten. Für den A V8TR Final ist die Einlaufzeit mindestens 4 Minuten.
- Beim Aufruf von „30 Sekunden bis zum Start“ fahren alle Fahrer umgehend zur Box, anschliessend gehen die Mechaniker mit dem Fahrzeug zur Startposition.
- Es wird in allen Finalen eine Einlaufrunde gefahren. Während dieser Runde ist das Überholen verboten. Die Fahrzeuge gehen nach der Runde wieder in die Startaufstellung zurück. Sobald das letzte Fahrzeug beim Mechaniker im Empfang ist, wird der Count Down 10, 9, 8,... im Sekundentakt ausgelöst. Die Fahrzeuge werden bei 3 Sekunden abgesetzt. Das Startsignal wird maximal in den folgenden 3 Sekunden gegeben.
- Fahrer, die 10 min Zeitaufschub eingegeben haben, starten entweder aus der Boxengasse oder vom 11. Startplatz, gemäss der in der Fahrerbesprechung getroffenen Regelung.
- Fahrer die nicht in deren Startaufstellung vor der Einlaufrunde waren starten aus der Boxenstrasse

4.6.4 Zeitaufschub 10 Minuten

- Die 10 Minuten Zeitaufschub können im Halbfinal und Final A verlangt werden.
- Die Eingabe muss nach der Freigabe der Piste und während dem Einlaufen, aber vor den Aufruf von „30 Sekunden bis zum Start“ stattfinden.
- Es kann nur einmal 10 Minuten Aufschub verlangt werden pro Final.
- Bei der Eingabe muss der Name des betroffenen Fahrers angegeben werden, sowie der Grund für den Aufschub.
- Werden die 10 Minuten aufgrund eines Frequenzproblems verlangt, ist die Piste gesperrt. Bei anderen Problemen ist die Piste offen und auf eigene Gefahr befahrbar.
- Der Fahrer versucht während den 10 Minuten den Schaden zu reparieren. Ist er früher fertig so wird das Rennen dann fortgesetzt. Nach Ablauf der 10 Minuten werden die Fahrzeuge zur Startaufstellung gerufen, auch dann, wenn der Fahrer seine Reparatur noch nicht abgeschlossen hat.

4.6.5 Aufsteigen in den oberen Final V8TR & V10TR

- Vom 1/8 und vom 1/4 Final steigen jeweils die ersten 3 Fahrer aus A oder B in den oberen Final A oder B auf und erhalten die Startnummern 8,9 und 10.
- Wenn es nur ein Subfinal gibt (1/16, 1/8, 1/4-Final), steigen der 1.,3. und 5. in den oberen Halbfinal A und der 2.,4. und 6. in den oberen Halbfinal B auf.
- Aufsteigen vom 1/2 Final in den A-Final bei Trockenwertung:
Die **3** ersten aus den 1/2-Finalen A und B sowie die zwei Fahrer mit den besten Laufzeiten steigen auf in den A-Final.
- Aufsteigen vom 1/2 Final in den A-Final bei Regen:
Die 3 ersten Fahrer aus den 1/2 Finalen steigen ins Finale auf. Die zwei ersten besetzen die Startplätze 1 und 2, die beiden zweiten die Plätze 3 und 4, die beiden drittschnellsten die Plätze 5 und 6, die beiden viertschnellsten die Plätze 7 und 8. Die Finaleinteilung B bis G erfolgt auch bei Regen wie in der Trockenwertung.

- Die 8 aufsteigenden Fahrer aus den 1/2 Finalen werden gemäss der Rangliste aus dem 1/2 Final auf die Startpositionen 1 – 8 im A-Final gesetzt. 8 Fahrer (Plätze 9 bis 16) die in der Wertung folgen gehen in Final B, die nächsten 8 Fahrer (Plätze 17 bis 24) gehen in Final C, usw.
- Der Aufstieg ist nur mit abgeschlossener und fehlerfreier Technischer Kontrolle möglich.
- Die zwei ersten aus Final F steigen in den Final E auf, auf die Plätze 9 und 10.
- Die zwei ersten aus Final E steigen in den Final D auf, auf die Plätze 9 und 10.
- Die zwei ersten aus Final D steigen in den Final C auf, auf die Plätze 9 und 10.
- Die zwei ersten aus Final C steigen in den Final B auf, auf die Plätze 9 und 10.
- Die zwei ersten aus Final B steigen in den Final A auf, auf die Plätze 9 und 10.

5 Gruppeneinteilungen

5.1 Gruppeneinteilung fürs kontrollierte Training

- Die Gruppeneinteilung für die kontrollierten Trainings erfolgt gemäss aktueller Gesamtrangliste.

5.2 Vorlaufgruppeneinteilung

- Maximum 8 bis 10 Fahrer per Gruppe gemäss Grösse der Piste.
- Die Gruppeneinteilung für die Qualifikation basiert auf der Gesamtrangliste der kontrollierten Trainings.
- Bei Regen während der Trainings werden die Vorlaufgruppen gemäss aktueller Meisterschafts-Gesamtrangliste eingeteilt.
- Änderungen der Gruppeneinteilung müssen kommuniziert und Aktualisierungen wieder ausgehängt werden.

5.3 Finalgruppeneinteilung

- Aus den Vorläufen resultiert eine Rangliste. Diese Rangliste ist massgebend für die Gruppeneinteilung.
- Die Finalgruppeneinteilung muss am Samstag gleich nach den Vorläufen abgeschlossen und ausgehängt werden.
- Die Finale und Subfinale A + B verteilen sich wie folgt:
 - Die ersten 14 qualifizieren sich direkt ins Halbfinal
 - Die nächsten sind in jedem Subfinal A und B verteilt
 - Für den letzten Subfinal, wenn weniger als 11 Fahrer bleiben, wird nur ein Subfinal A gefahren und die 6 ersten Fahrer steigen in den oberen Subfinal A oder B auf.
 - Für den V8TR, werden die Finale ABCDEFG von dem Resultat der Subfinale bestimmt
 - Die Finaleinteilung des letzten Finales im ABC-System wird optimiert und kann dadurch bis zu 12 Fahrer beinhalten.
 - Wenn das unterste Finale optimiert wird, werden die Fahrer 11 und 12 nach dem Lauf manuell wieder auf die Plätze 11 und 12 in der Reihenfolge Ihres Zieleinlaufs versetzt, so dass die Meisterschaftspunkte gemäss Ihrer eigentlichen Finaleinteilung vergeben werden.

6 Ergänzende Bestimmungen

6.1 Registrierung/Anmeldung

- Die Registrierung/Anmeldung, die Bezahlung der Camping-Gebühren sowie die Markierung des Fahrzeugs müssen am Samstag vor dem Start der kontrollierten Trainings erfolgen.
- Erst nach erfolgter Anmeldung und Zahlung des Startgeldes ist man zur Teilnahme berechtigt
- Um an den Trainings teilnehmen zu können, muss man registriert sein
- Für Piloten, die nun am Sonntag teilnehmen können, ist die Registrierung am Sonntag bis 15 Minuten vor dem Start des ersten Subfinals möglich. Der Veranstalter ist jedoch vorab darüber zu informieren.
- Alte Chassis-Markierungen müssen vor der Registrierung entfernt werden.

6.2 Contrôle Technique

- Fahrzeuge und Tankflaschen (mit mindestens 125ccm Treibstoff) müssen nach den kontrollierten Trainingsläufen, den Vorläufen und den Finalen zwingend an der Technischen Kontrolle deponiert werden.
- Die Fahrzeuge müssen an der Technischen Kontrolle für mindestens 10 Minuten nach dem A-Final verbleiben.
- Eine vollumfassende Kontrolle oder Stichproben-Kontrollen erfolgt nach Ermessen des Verantwortlichen der Technischen Kontrolle.

6.3 Einsatz des Fahrzeuges

- Nach jedem Vorlauf und jedem Final müssen die Fahrzeuge bei der technischen Kontrolle deponiert werden, auch wenn sie den Lauf nicht beendet haben oder durch Defekt ausgefallen sind. Wenn ein Fahrzeug die Piste bzw. die Boxengasse während einer Qualifikation oder eines Finales verlässt, muss es bei der TK ab- und wieder angemeldet werden (mit Tankflasche mit mind. 125ccm Treibstoff), bevor der Lauf wieder aufgenommen wird.
- Es werden ein Trockenfahrzeug und ein Regenfahrzeug, beide vollständig montiert, per Fahrer akzeptiert.
- Beide Fahrzeuge müssen an der technischen Abnahme am Samstag bis 12 Uhr mittags registriert werden. Die Fahrzeuge sind persönlich auf den Fahrer registriert und der Fahrer muss eines dieser beiden registrierten Fahrzeuge verwenden, unabhängig von den Pistenbedingungen.
- Die INS Box muss unter trockenen Bedingungen immer verwendet werden.

6.4 Regeln für Mechaniker

- In den Vorläufen, Finale und Subfinale sind max. 2 Mechaniker per Fahrer erlaubt.
- Die Mechaniker müssen sich direkt unter dem zuständigen Fahrer aufhalten.
- Die Mechaniker müssen gutes Schuhwerk tragen.

6.5 Erteilen von Strafen

Unter dem Wort Strafe oder auch Penalty genannt, werden verschiedene Strafen verstanden. Alle ausgesprochenen Strafen werden mit Angabe des Grundes und der Zeit, wo sie aufgetreten sind, auf dem Rennresultat des betroffenen Laufes vermerkt und ausgehängt.

6.5.1 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

Verwarnungen gelten für die ganze laufende Saison, nicht nur für den Renntag, an dem sie ausgesprochen wurden.

In Vorläufen kann auch eine Verwarnung gegeben werden, obwohl es sich um eine Strafe handelt gemäss nachfolgender Liste:

6.5.2 Stop & Go Strafe

Ablauf der Stop & Go Strafe: Der Fahrer fährt in die Box und hält 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 Box ist je nach Zeitaufwand um in die Box zu fahren zu bemessen. Gründe (nicht abschliessend) für Stop & Go

- Abkürzen
- Frühstart
- Falsches Einsetzen des Fahrzeuges durch den Mechaniker
- Das Fahrzeug und der Körper des Mechanikers, Werkzeuge und Ersatzteile (z.B. Tankflasche oder Pneus), befinden sich nicht alle vollständig hinter der Abgrenzung zur Boxenstrasse (Balken oder Linie).
- Das Behindern eines Fahrers beim Einfahren zum Tanken, indem man ein Fahrzeug vor ihn stellt
- 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. (Beispiel, wenn der Fahrer 16 Runden in 5:04.123 -> 15 Runden in 4:54.123 und wenn der Fahrer 15 Runden macht in 5 :15.123 -> 15 Runden in 5:25.123).
- Wird die Strafe nicht innerhalb von den 3 nächsten Runden ausgeführt, wird der betroffene Lauf gestrichen.

6.5.3 Bester Lauf streichen

- Bei nicht Ausführen der Stop & Go Strafe während der Qualifikation innerhalb der nächsten 3 Runden nach Bekanntmachung
- Das Fahrzeug hat nicht ordnungsgemäss die Zielrunde passiert, z.B. Mechaniker schiebt das Fahrzeug über die Ziellinie.

6.5.4 Betroffener Lauf streichen

- Nicht Ausführen der Stop & Go Strafe während den Finalen innerhalb der nächsten 3 Runden nach Bekanntmachung
- Fahrzeug ist nicht reglementsconform. Entscheidung der Technischen Kommission.
- Fahrzeug nicht an der technischen Kontrolle abgegeben

- Nach 2 Verwarnungen „hat nicht Platz gemacht“ oder bei unfairem Fahren.
- Bei absichtlicher Kollision mit anderen Teilnehmern.
- Reparieren während der ausgerufenen Frequenzkontrolle.
- Reparieren auf der Strecke durch den Mechaniker
- Nachtanken auf der Strecke durch den Mechaniker
- Das Einsetzen eines Fahrzeuges, welches nicht an der TK registriert wurde.
- Einsetzen des Regenfahrzeuges, wenn Trockenkondition herrscht (mit INS box).
- Kein gutes Schuhwerk tragen (Mechaniker oder Streckenposten).

6.5.5 Disqualifikation

- Ungebührliches Verhalten und Benehmen.
- Fahren oder Weiterfahren in entgegengesetzter Richtung
- In den Boxen in entgegengesetzter Richtung fahren
- Nach 3 Penalties, werden die Verwarnungen nicht mehr angerechnet.

6.6 Regeln für den Veranstalter

Der Veranstalter trägt die Verantwortung für die Sicherheit des Austragungsortes und für die Kommunikation der damit verbundenen Informationen und Regeln an die Teilnehmer.

7 Fahrzeugdaten Spezifikation V8TR

7.1 Fahrzeugdaten

Masstab		1:8
Gewicht:	Minimum	2.350 Kg mit leerem Tank und Transponder
Breite	Maximum	267 mm Breite (max. 277 mm im unteren Bereich zwischen den Achsen)

Höhe Karosserie	Maximum	170 mm
Höhe Heckflügel	Maximum	180 mm

Die Höhe des Fahrzeugs wird gemessen indem das Fahrzeug auf eine 20mm Platte gestellt wird. Gemessen wird der höchste Karosseriepunkt (Maximum 170mm). Ist ein Spoiler vorhanden, darf dieser nicht höher als 180mm sein.

Der Heckflügel muss aus Lexan gefertigt sein, spröde/splitternde Materialien wie ABS oder Karbon sind nicht erlaubt).

Ein Heckdiffusor ist erlaubt, darf aber nicht mehr als 50mm hinter den Mittelpunkt der hinteren Starrachse herausragen.

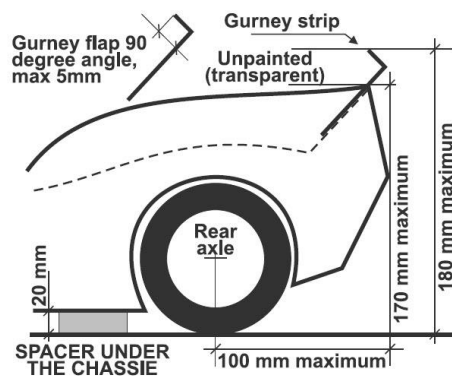
Heckflügel	Anstellwinkel	45 Grad
Tankinhalt:	Maximum	125 ml
Motor:	genau	3.5 ccm
Lüfter:		nicht erlaubt

7.2 Karosserie

- Es dürfen nur Karosserien verwendet werden die den internationalen Bestimmungen der EFRA Homologationsliste des laufenden Jahres entsprechen.
- Die Karosserie muss entsprechend eine sichtbare Homologationsnummer aufweisen.

Reglement V8TR und V10TR

- Erlaubt sind Ausschnitte für herausragende Teile wie Motorkopf, Luftfilter, Antenne, Überrollbügel, Tanköffnung und alle Bestandteile die die Karosserie überragen, mit max. einer 10 mm Freiheit.
- Frontscheibe darf nicht ausgeschnitten werden, Seitenfenster dürfen ausgeschnitten werden.
- Die Karosserie muss reell bemalt sein, z.B. die Scheiben müssen durchsichtig bleiben. Der Fahrer, wenn einer im Fahrzeug vorhanden ist, muss in drei Farben bemalt sein
- **Die maximale Breite von 267mm wird an der Position der Achsen gemessen. Im unteren Bereich der Karosserie zwischen den Achsen beträgt die maximale Breite 277mm.**
- Das Mindestgewicht der Karosserie beträgt 145g in fahrbereitem Zustand. Die Karosserie muss im einsatzbereiten Zustand sein, d.h. lackiert, mit Flügel, Verstärkungen, Aufkleber und anderem zugelassenem Zubehör. Es ist nicht erlaubt Zusatzgewichte anzubringen um das Mindestgewicht zu erreichen.
- Spezifizierung „Zusatzgewicht“: Alle Teile/Klebstoffe die ausschliesslich zur Erreichung des Mindestgewichts angebracht werden und auch zur Erreichung verbesserter Fahrleistungen egal welcher Art verwendet werden könnten. Es ist erlaubt Klebstoffe und/oder Aufkleber anzubringen um die Karosserie zu verstärken und/oder zu reparieren.
- Es dürfen mehrere Karosserien an der technischen Kontrolle mit der Nummer des Fahrers markiert werden.



7.3 Auspuff

- Es dürfen nur Resorohre mit eingravierter EFRA Nummer verwendet werden, die auf der EFRA Homologationsliste des laufenden Jahres aufgeführt sind.
- Bei defektem Auspuff auch wenn es während dem Rennen entstanden ist, muss das Fahrzeug von der Strecke genommen werden.
- Wenn es die Umstände erfordern aufgrund der erschwerten Bedingungen bezüglich Lärmemissionen, kann ein Veranstalter auf seiner Strecke die Verwendung von 4-Kammer Resorohren vorschreiben. Eine solche Einschränkung muss spätestens 6 Wochen vor dem Rennanlass kommuniziert werden.
Aktuell sind 4-Kammer Resorohre für die Piste des MRCL in Langenthal vorgeschrieben.

7.4 Kraftstoff

- Kraftstoff: Maximum 16 Gewichtsprozent Nitro-Methangehalt.
- Wird mit dem von der SRCCA gestellten Messgerät geprüft.

7.5 Luftfilter

- Der Luftfilter muss mit einer INSBOX bestückt sein.
- Die INSBOX muss während einem Renneinsatz immer angebracht sein.
- Verliert man die INSBOX muss sie unverzüglich wieder angebracht werden.

Reglement V8TR und V10TR

- Regenfilter dürfen nur dann eingesetzt werden, wenn der Rennleiter Regenwertung angekündigt hat.

7.6 Bereifung

- Gemäss Reglement EFRA, aber ohne Einheitsreifensystem der EFRA.
- Das Behandeln der Reifen ist nicht erlaubt, unabhängig vom verwendeten Mittel. Bei Verfehlung erfolgt die Disqualifikation.
- Pneus mit Moosgummi profillos sind bei Trockenem Wetter zugelassen.
- Regenreifen Slick mit Profilen dürfen während dem Regen gefahren werden, auch dann noch, wenn die Piste am Trocknen ist.

7.7 Motor

- Durchmesser des Vergaser Einlass Stutzen ist auf maximal 9 mm limitiert.

8 Fahrzeugdaten Spezifikation V10TR

8.1 Fahrzeugdaten

Masstab		1:10
Gewicht:	Minimum	1650 g mit leerem Tank und Transponder
Radstand		230mm-270mm

Breite ohne Karosserie	170mm-200 mm
Breite mit Karosserie	175mm-205 mm
Länge der Karosserie mit Spoiler	360mm-460mm
Höhe Karosserie	120 mm-175mm

Die Höhe des Fahrzeugs wird gemessen indem das Fahrzeug auf eine 10mm Platte gestellt wird.

Das Anbringen von Aufklebern um die Mindesthöhe zu erreichen ist nicht zulässig.

Breite Spoiler	120 mm-200mm
Hinterer Stossdämpfer > Spoiler	Max. 10mm
Tankinhalt: Maximum	75ml
Motor: genau	2.11 cc
Vergaser:	Max. 5.5mm
Felgen:	Durchmesser 46mm-55mm
Reifenbreite vorne und hinten	Max. 31mm
Lüfter:	nicht erlaubt

Ein Heckdiffusor ist erlaubt, darf aber nicht mehr als 50mm hinter den Mittelpunkt der hinteren

Achse herausragen.

8.1.1 Zugelassene Fahrzeuge

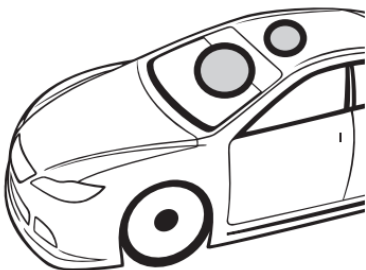
In der Kategorie V10TR 200mm, sind die Fahrzeuge mit einer oder zwei angetriebenen Achsen akzeptiert. Das Fahrzeug muss eine mechanische Bremse haben.

8.1.2 Schaltgetriebe

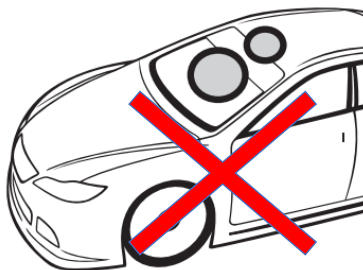
Max. 2 Gänge

8.2 Karosserie

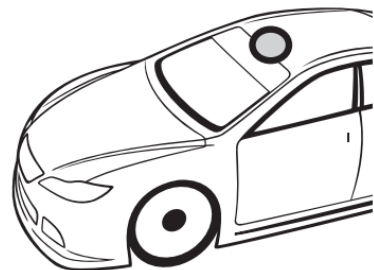
- Nur Karosserien von Tourenwagen, 2- oder 4-türig sind erlaubt, nach EFRA Liste.
- Die Karosserie muss eine sichtbare EFRA Nummer aufweisen.
- Die Windschutzscheibe und die Seitenfenster dürfen nicht ausgeschnitten sein.
- Die Karosserie muss aus flexiblen Material hergestellt und bemalt sein. Alle Fenster müssen durchsichtig oder halbdurchsichtig bleiben, **bemalte Fensterrahmen sind bis zu einer maximalen Breite von 8mm erlaubt.**
- Nur folgende Ausschnitte sind erlaubt:
 - a) Eine Kühllöffnung an der Windschutzscheibe von max. 60 mm in allen Richtungen.
 - b) Die Öffnung der Glühkerze im Dach darf nicht mehr als 20mm Durchmesser haben. Die Glühkerzenöffnung kann nicht mit der Öffnung für das Auftanken kombiniert werden und beide Öffnungen müssen min. 5mm voneinander entfernt sein.
 - c) Das vordere Seitenfenster und die Heckscheibe dürfen zur Abkühlung entfernt werden. Die hinteren Seitenfenster müssen intakt bleiben.
 - d) Die Öffnung für das Auftanken darf einen Durchmesser von maximal 50mm haben. Die Öffnung muss genau in der Mitte der Öffnung des Reservoirs sein und kann nicht mit der Abkühlungsöffnung am vorderen Seitenfenster kombiniert werden (mindestens 5mm Entfernung von der Abkühlungsöffnung)
 - e) Die kleinen Öffnungen für die Fixierung der Karosserie, des Transponders, der Vergasereinstellung und der Antenne dürfen maximal 10mm gross sein.
 - f) Die Auspufföffnung muss die angemessene Grösse für das Abgasrohr haben. Andere Öffnungen sind nicht erlaubt!



OK: 1 Öffnung max. 60mm für Kühlung & 1 Öffnung max. 50mm für Betankung



Nicht OK: 1 Öffnung 60mm für Kühlung & 1 Öffnung 50mm für Betankung, beide in der Windschutzscheibe



OK: 1 Öffnung max. 60mm in Windschutzscheibe/Dach für Betankung & Kühlung und mit Aussparung für die Kerze

- Die Überrollbügleinheit muss sich unter der Karosserie befinden.
- Kein Teil des Fahrzeugs darf von der Karosserie herausragen, mit Ausnahme des Abgasrohrs and der Seite des Fahrzeugs.
- Keine aerodynamische Hilfe darf unter der Karosserie oder unter dem Chassis hinzugefügt werden.
- Das Mindestgewicht der Karosserie beträgt 90g in fahrbereitem Zustand. Die Karosserie muss im einsatzbereiten Zustand sein, d.h. lackiert, mit Flügel, Verstärkungen, Aufkleber und anderem zugelassenem Zubehör. Es ist nicht erlaubt Zusatzgewichte anzubringen um das Mindestgewicht zu erreichen.
- Spezifizierung „Zusatzgewicht“: Alle Teile/Klebstoffe die ausschliesslich zur Erreichung des Mindestgewichts angebracht werden und auch zur Erreichung verbesserter Fahrleistungen egal welcher Art verwendet werden könnten. Es ist erlaubt Klebstoffe und/oder Aufkleber anzubringen um die Karosserie zu verstärken und/oder zu reparieren.
- Es dürfen mehrere Karosserien an der technischen Kontrolle mit der Nummer des Fahrers markiert werden.

8.3 *Auspuff*

- Es dürfen nur Resorohre mit eingravierter EFRA Nummer verwendet werden, die auf der EFRA Homologationsliste des laufenden Jahres aufgeführt sind.
- Bei defektem Auspuff auch wenn es während dem Rennen entstanden ist, muss das Fahrzeug von der Strecke genommen werden.
- Wenn es die Umstände erfordern aufgrund der erschwerten Bedingungen bezüglich Lärmemissionen, kann ein Veranstalter auf seiner Strecke die Verwendung von 4-Kammer Resorohren vorschreiben. Eine solche Einschränkung muss spätestens 6 Wochen vor dem Rennanlass kommuniziert werden.
Aktuell sind 4-Kammer Resorohre für die Piste des MRCL in Langenthal vorgeschrieben.

8.4 *Kraftstoff*

- Kraftstoff: Maximum 16 Gewichtsprozent Nitro-Methangehalt.
- Wird mit dem von der SRCCA gestellten Messgerät geprüft.

8.5 *Luftfilter*

- Der Luftfilter muss mit einer INSBOX bestückt sein.
- Die INSBOX muss während einem Renneinsatz immer angebracht sein.
- Verliert man die INSBOX muss sie unverzüglich wieder angebracht werden.
- Regenfilter dürfen nur dann eingesetzt werden, wenn der Rennleiter Regenwertung angekündigt hat.

8.6 *Bereifung*

- Gemäss Reglement EFRA, aber ohne Einheitsreifensystem der EFRA.
- Das Behandeln der Reifen ist nicht erlaubt, unabhängig vom verwendeten Mittel. Bei Verfehlung erfolgt die Disqualifikation.
- Pneus mit Moosgummi profillos sind bei Trockenem Wetter zugelassen.
- Regenreifen Slick mit Profilen dürfen während dem Regen gefahren werden, auch dann noch, wenn die Piste am Trocknen ist.

8.7 *Motor*

- Durchmesser des Vergaser Einlass Stutzen ist auf maximal 5.5 mm limitiert.

9 *Zeitpläne*

Der Obmann veröffentlicht den gültigen Zeitplan in www.mycrm.ch am Donnerstag vor dem Rennen. Der Zeitplan ist das ganze Wochenende des Rennens gültig. Ohne eine Validierung des Obmanns und der Rennkommission kann der Zeitplan nicht geändert werden. Der Zeitplan kann aufgrund der erwarteten Wetterverhältnisse angepasst werden.

Freitag:

von 09.00 bis 12.00

Der Veranstalter entscheidet ob die Piste offen oder geschlossen ist

von 14.00 bis 19.00

Freies Training per Kategorie

Samstag

08.45

von 09.00 bis 10.00

Fahrerbresprechung

gezeitetes freies Training per Kategorie

Reglement V8TR und V10TR

von 10.00 bis 12.00
von 13.00 bis 17.30
von 17.30 bis 19.00

Kontrollierte Trainings
Vorläufe 1 bis 4
individuelles freies Training

Sonntag:
von 09.00 bis 12.00
von 13.00 bis 17.30

Subfinale
Finale