



Technisches / sportliches Reglement

Allgemeines

Dieses Reglement ist die lex generalis.

Sollten in den einzelnen Serienreglements abweichende Festlegungen getroffen werden, so sind diese bindend (lex specialis).

Alles, was nicht ausdrücklich und schriftlich im Reglement erlaubt ist, ist verboten.

Die Rennleitung entscheidet bei der technischen Abnahme über die Regelkonformität der Fahrzeuge.

Die Entscheidungen der Rennleitung sind in allen Belangen bindend!

Zeitplan freies Training

Bahnöffnung: 18:30Uhr. Training: 18:30Uhr- ca.23:00Uhr.

Freies Training ist auf beiden Bahnen und allen Spuren möglich. Das Trainieren wird automatisch durch die Zeitmessung mit 3-5 Minuten Fahrzeit pro Spur gesteuert. Wenn alle Spuren auf einer Bahn belegt sind, muss nach 3-5 Minuten die Spur gewechselt werden.

Die Wechselreihenfolge ist 1, 2, 3, 4, 5, 6.

Zeitplan Rennveranstaltungen

Start: ca. 20:00 Uhr; Bahnstrom wird gegen 19:30 Uhr abgeschaltet.

Befahrene Bahn am Rennabend nur für Rennteilnehmer zugänglich.

Ab Rennende steht die belegte Bahn wieder zur Verfügung.

Technische Abnahme

Die technische Abnahme findet nach Anweisung der Rennleitung vor oder nach dem Rennen statt.

Die Rennleitung entscheidet evtl. vor dem Rennen, ob sie eine „kleine“ Abnahme durchführt.

Nach dem Rennen/Gruppenabschluss werden die Fahrzeuge ins Parc-Ferme zurückgestellt.

Die Chassis sollten mit dem Fahrernamen gekennzeichnet sein.

Poolmotoren werden am Platz der Technischen Abnahme montiert (nach Anweisung der Rennleitung).

Die Poolmotoren dürfen nur mit von der Rennleitung gestellten Ölen behandelt werden.

Die Vorgaben der Reglements werden komplett überprüft.

Die Abnahmeutensilien (Waage, Messschieber, Bodenfriehtslehre etc.) liegen zur vorherigen Eigenkontrolle bei der Rennleitung.

Was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist VERBOTEN!

Vor dem Rennen kann ein Warm-Up von 10 Runden oder 1 Minute gefahren werden. Dies kann die Rennleitung jeweils getrennt von Rennen zu Rennen entscheiden.

Regelverstöße / Strafenkatalog

Verantwortlich ist die Rennleitung zur jeweiligen Rennserie.

- Unsportliches Verhalten z.B. unangemessene(s) Fahrweise/ Verhalten, Vernachlässigung der Pflichten als Einsetzer (z.B. Handybenutzung), Arbeiten an dem Fahrzeug während der Umsetzphase oder Rennunterbrechung
→**Stop&Go Strafe** (Die Dauer liegt im Ermessen der Rennleitung) bzw. 15 Runden Abzug, wenn der Einsetzer schon gefahren ist
- Wechsel von ausgegebenem Material (Motor) ohne Genehmigung und ohne Aufsicht der Rennleitung
→**Wertungsausschluss**
- Verletzung der Parc Ferme ´Regeln
→**5% Rundenabzug**
- technische Verstöße wie z.B. zu wenig Bodenfreiheit, Raddurchmesser, unerlaubte Arbeiten etc.:
 - unzureichende Bodenfreiheit
→**2% Rundenabzug pro angefangene 0,1 mm**
 - nicht eingehaltene Gewichte
→**2% Rundenabzug pro angefangenes Gramm**
 - sonstige Fehler (wie z.B.: abweichender Radstand, Spurbreite, Durchmesser und Breite der Vorderräder oder Hinterräder...)
→**pro festgestelltem Fehler 2% Rundenabzug**
- notwendige verlorene Fahrzeugteile nicht wieder angebracht; z.B. Heckspoiler
→**1% Rundenabzug je verlorenes Fahrzeugteil**
- sonstige Verstöße wie z.B. Felgeneinsätze, Fahrereinsatz, Lackierung:
→**1% Rundenabzug je Verstoß**

Rennen

Beim ersten Rennen der Saison wird eine Qualifikation nach Zeit/**Runden** gefahren. Der Qualifikationszeitraum beträgt 1 Minute/**3-5 Runden** in der die schnellste Runde gewertet wird. Entsprechend der Rundenzeiten wird vom schnellsten zum langsamsten eine Reihung durchgeführt. Die Startausstellung der nachfolgenden Wertungsläufe/Rennen wird nach dem vorherigen Zieleinlauf gereiht. Hier der Letzte als Erster und der Schnellste als Letzter.

Der Rennstart wird mit einer Frühstartüberwachung ausgeführt.

Eine Durchfahrtsstrafe/**Rundenabzug** wird verhängt, wenn ein Fahrzeug den Slot dauerhaft verlassen hat **oder aus eigener Kraft nicht mehr weiterfahren kann (Quersteher)**. Die Durchfahrtsstrafe/Rundenstrafe wird verwendet, wenn nicht ausreichend Fahrer starten. **Die Rundenstrafe wird anhand einer Strichliste geführt (pro Abflug/Terror je Fahrer 0,33 Runden Abzug)**. Wegen Mangel an Einsetzern. Der Grund ist nicht maßgeblich. **Welche Regelung angewendet wird entscheidet die Rennleitung.**

Reparaturen

Verlorene Fahrzeugteile (z.B.: Heckspoiler) müssen während des Laufs ersetzt werden, hier innerhalb von 10 Runden! Siehe Strafenkatalog. Streckenposten/Einsetzer dürfen keine Reparaturen an den Fahrzeugen vornehmen, ausgenommen das Richten der Schleifer. Service und Reparaturen sind nur im bzw. während des Rennens und nicht während der Spurwechsel/Pausen gestattet.

WICHTIG: Ab 2014 werden keine Reparaturpausen während des Rennens durchgeführt!!!

Nach Ende eines Laufes wird durch Rennleiter/Streckenposten/Einsetzer das Fahrzeug in die neue Spur umgesetzt und mit einer neuen Startnummer versehen. In den Rennpausen (Wechsel der Spuren) dürfen die Fahrzeuge nur von Rennleiter/Streckenposten/Einsetzer bewegt/angefasst werden. Defekte Teile dürfen nur im Rennen bei eingeschaltetem Strom durch regelkonforme Ersatzteile getauscht werden. Das Chassis und die Karosserie dürfen nicht getauscht, sondern nur repariert werden. Dies gilt auch für Reifen, Ausnahme bei Serien die es vorsehen oder Langstreckenrennen.

Streckenposten/Einsetzer

Jeder Fahrer muss als Streckenposten/Einsetzer pünktlich vor Ablauf einer Rennpause an seinem Platz sein. Wiederholte Missachtung siehe Strafenkatalog.

Alle Fahrer der letzten Gruppe sind Streckenposten für die erste Gruppe, danach setzen alle die Fahrer ein die zuvor gefahren sind, usw.

Streckenposten/Einsetzer ist ein Service für den Fahrer, also auch für einen selbst! Der Ärger über den eigenen Abflug sollte nicht an ihnen ausgelassen werden.

Meisterschaft

Die Meisterschaft einer jeweiligen Rennserie besteht aus 7 Läufen, wovon 5 gewertet werden.

Es kann Ausnahmen geben falls die Teilnehmerzahl zu gering für eine Austragung ist. In diesem Fall entscheidet der Vorstand, ob das Rennen wiederholt wird oder gänzlich ausfällt. In diesem Fall werden entsprechend der ausgefallenen Rennen weniger gewertet.

Punktevergabe

Nach dem C/West Wertungsschlüssel mit drei beeinflussenden Faktoren.

1. Verhältnis der eigenen Distanz zum Sieger
 2. Bonuspunkte für die ersten Fünf
 3. Bonuspunkte für „bezwungene“ Fahrer
- Das Ergebnis wird kaufmännisch gerundet.

Zu 1. Die zurückgelegte Distanz des Siegers in Runden entspricht 100%. Das Resultat der nachfolgenden Fahrer wird dazu in Relation gesetzt. Pro erreichtes Prozent wird ein Punkt vergeben. Nach zwei Dezimalstellen wird die Punktzahl gerundet.

Beispiel: *Der Sieger eines Rennens fährt 150,0 Runden der Zweitplatzierte erzielt 147,0 Runden. Dies entspricht 98% der Leistung des Siegers und ergibt dementsprechend 98 Punkte.*

Zu 2. Die fünf Bestplatzierten erhalten zusätzlich Bonuspunkte zugewiesen. Die Staffelung der Bonuspunkte lautet 10, 8, 6, 4 und 2 Punkte für die Platzierungen 1 bis 5.

Beispiel: *Der o.a. Sieger würde 100 + 10 Punkte erhalten; der Zweitplatzierte 98 + 8 Punkte usw.*

Zu 3. Jeder Fahrer erhält ferner für jeden Teilnehmer, welchen er im Rennen hinter sich gelassen hat, einen weiteren Punkt.

Beispiel: Bei angenommenen 17 Teilnehmern würden für den o.a. Sieger 16 Punkte hinzuaddiert (100+10+16 = 126 Punkte); für den Zweitplatzierten dementsprechend 15 Punkte (98+8+15 = 121 Punkte) usw.

Ergebnis: bis 0,49 abgerundet oder ab 0,5 aufgerundet auf den nächsten Einer.

Siegerehrung

Am Ende der Rennsaison werden die Fahrer durch eine Siegerehrung geehrt. Darüber hinaus soll an jedem Rennabend eine kleine Siegerehrung durch den Rennleiter erfolgen.