

Reglement Teil B Verbrenner Glattbahn

Hallo lieber Leser,

Das vorliegende Reglement soll die Rahmenbedingungen für eine spannende und faire Veranstaltung bilden, deshalb ein kurzes Vorwort für Rennleiter, Zeitnehmer und Fahrer:

Als Rennleiter oder auch Zeitnehmer ist es manchmal nicht leicht allen gerecht zu werden. Trefft nie eine Entscheidung ohne vorher die Vor- und Nachteile begutachtet zu haben, geht auf die Wünsche der Fahrer ein und seht nicht immer alles so engstirnig. Wenn Ihr euch nicht sicher seid, dann lasst euch helfen und fragt erfahrene Fahrer oder ggf. auch Rennleiter. Fairness, Spaß und gute Laune sind die beste Basis für eine gelungene Veranstaltung. Denkt immer daran: Als Rennleiter und Zeitnehmer repräsentiert man den ausrichtenden Verein und wenn die Fahrer Spaß bei der Veranstaltung hatten, kommen Sie auch gerne wieder!

Als Fahrer ist man natürlich immer darauf bedacht das maximale aus seinem Fahrzeug rauszuholen, aber eben gerade das ist es manchmal, was einem schnell zum Verhängnis werden kann. Es gibt teilweise Fahrer, die gehen so hart an das Limit, dass man mit Ihnen über die Messtoleranzen der Messwerkzeuge diskutieren muss. Diese Dinge sind der Grund dafür, warum das Reglement in den letzten Jahren dicker und dicker geworden ist. Wenn Ihr das nächste Mal euer Fahrzeug für ein Rennen vorbereitet, denkt bitte daran und macht euer Fahrzeug vielleicht doch noch 5 Gramm schwerer, so entgeht Ihr jeglichen Diskussionen und wir können alle auf das Wesentliche konzentrieren, das RC-Car Fahren.

TO-DO LISTE FÜR DIE VERSION V2:

- **Verweise auf Messmethoden einfügen**
- **Skizzen für Messmethoden anfertigen und einfügen**
- **Anträge zum SBT formulieren um überflüssige Teile aus dem Reglement Teil B in Teil A zu schieben. (Entsprechende Textpassagen sind grau markiert.)**
- **Einfügen der Adresse an wen Reifen geschickt werden, die während eines SK-Laufes einbehalten werden.**

Kurzübersicht

	VG8 Klasse 1 und 2			VG10 Scale		
Chassis		Min.	Max.		Min.	Max.
	Breite	-	267mm	Breite	170mm	200mm
	Radstand	270mm	330mm	Radstand	230mm	270mm
	Höhe	-	180mm	Höhe	120mm	175mm
Karosserie	Laut EFRA Liste ¹⁾			Laut EFRA Liste ¹⁾		
Mindestgewicht	2400gr.			1650gr.		
Felgen/ Reifen*		Hohl- kamm er	Moos- gummi		Hohl- kamm er	Moos- gummi
	Breite Vorderachse	37mm	37mm	Breite Vorderachse	31mm	31mm
	Breite Hinterachse	64mm	64mm	Breite Hinterachse	31mm	31mm
	Felgendurchmesser	60mm	54mm	Felgendurchmesser	51mm	51mm
	Reifendurchmesser	-	-	Reifendurchmesser	70mm	70mm
Motor*	3,5 cm ³			2,11 cm ³		
Vergasereinlass*	9mm			5,5mm		
Luftfilter	Trockenläufe INS-Box ^{2) 3)} Nassläufe auch weitere			Trockenläufe INS-Box ^{2) 3)} Nassläufe auch weitere		
Auspuff	Laut EFRA Liste ^{1) 2)}			Laut EFRA Liste ^{1) 2)}		
Tankvolumen*	125 cm ³			75 cm ³		
Kraftstoff *	25% Nitromethan			16% Nitromethan		

* Maximalwert

- 1) Jeweils aktuellste EFRA-Liste
- 2) Im unbearbeiteten Originalzustand
- 3) EFRA homologiert

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Klassen Verbrenner Glattbahn

Maßstab	Kürzel	Volle Bezeichnung
1:8	VG8KL1	Verbrenner Glattbahn Klasse 1
1:8	VG8KL2	Verbrenner Glattbahn Klasse 2
1:10	VG10SCA	Verbrenner Glattbahn 1:10 Scale

1.2 In allen Klassen verboten

Grundsätzlich gilt: Alles was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten!!!

Insbesondere sind folgende Dinge sind in allen VG Klassen verboten:

- Benutzung von Reifenhaftmittel (Messmethode siehe 3.5)
- Elektronische Fahrhilfen
- Aktive elektronische Beeinflussung fester Fahrzeugparameter (Vergasereinstellung, Spur, Sturz) per Funk.

- Jegliche bauliche Veränderung von EFRA homologierten Bauteilen.
- Tanken über der Fahrbahn innerhalb der Boxengasse.

1.3 Renndurchführung

1.3.1 Ausschreibung

Zu jedem Rennen muss bis spätestens 8 Wochen vor dem Renntermin eine Ausschreibung vorliegen. Diese Ausschreibung ist bis auf den Zeitplan verbindlich und beinhaltet mindestens folgende Informationen:

- Datum sowie Name des Veranstalters und Ausrichters
- Bezeichnung der Klassen die gefahren werden
- Streckeninformationen (Streckenführung, Länge, Breite, Asphaltkörnung)
- Durchführungsbestimmungen (Austragungsmodus, welches Reglement gefahren wird, Teilnahmeberechtigung etc.)
- Nenninformationen (Nenngeld, Nennschluss, Adresse bzw. Kontaktperson)
- Vorläufiger Zeitplan
- Haftungsausschluss und Verantwortlichkeit des Ausrichters
- Wegbeschreibung

1.3.2 Strecke

Streckenführung und Länge sind dem Ausrichter freigestellt. Der weit entfernteste Punkt der Rennstrecke darf max. 60m vom Fahrerstand entfernt sein. (Messpunkte Mitte Fahrerstand und Mitte Rennstrecke) Die Mindeststreckenbreite beträgt 4m bei VG8 und 3,5m bei VG10.

1.3.3 Dauer der Veranstaltung / Zeitplan

Dauer SK-Läufe maximal 2 Tage. Bei SK-Läufen kann auch am Samstag ein oder zwei Vorläufe gefahren werden. (Dies muss jedoch in der Ausschreibung angekündigt werden).

Dauer Deutsche Meisterschaften maximal 3 Tage. Der Ausrichter einer DM kann vor der Veranstaltung zusätzliche kostenpflichtige Trainingstage anbieten. Bei Deutschen Meisterschaften werden Freitag freies Training, bzw. Training in Gruppen (dem Ausrichter freigestellt), Samstag die Vorläufe (ggf. auch Training) und Sonntag die Finalläufe (oder noch offene Vorläufe) gefahren.

Empfehlung: Die Fahrer wollen so viel Fahrzeit wie möglich aber gleichzeitig Sonntagabends nicht zu spät zuhause sein. Das ist natürlich gegensätzlich. Bezüglich Vorlaufanzahl und Laufdauer sollten zunächst einige Varianten geprüft, sowie Vor- und Nachteile begutachtet werden.

1.3.4 Fahrer und Helfer

Jeder Fahrer ist verpflichtet, nach seinem Lauf bzw. nach Einteilung durch die Rennleitung einen Helferposten einzunehmen oder ggf. Ersatz zu Stellen. Die Einteilung der Helferposten obliegt dem Ausrichter. Helferposten, egal ob auf der Strecke oder in der Boxengasse, haben Warnwesten zu tragen. Des Weiteren müssen Sie über festes Schuhwerk verfügen. Jugendliche bis 16 Jahre dürfen keine Helferposten einnehmen, auch hier ist für Ersatz zu sorgen. Bei Regionalläufen kann während der Fahrerbesprechung per Abstimmung darüber entschieden werden ob Helferposten auf der Strecke eingesetzt werden.

1.3.5 Gruppeneinteilung Vorläufe

Bei Regionalläufen erfolgt die Gruppeneinteilung nach Ermessen des Ausrichters. Bei Deutschen Meisterschaften bestehen die beiden letzten Gruppen aus den 20 schnellsten Fahrern der Deutschen Meisterschaft des Vorjahres. Die restlichen Gruppen werden auf Basis der SK-Ranglisten eingeteilt. Eine Vorlaufgruppe besteht aus max. 10 Fahrern.

Empfehlung: Für die Regionalläufe sollte man auch darauf achten, dass gleichwertige Fahrer in eine Gruppe kommen. Es ist keinem geholfen, wenn das fahrerische Können innerhalb einer Gruppe sehr unterschiedlich ist.

1.3.6 Wertung der Vorläufe

Bei Deutschen Meisterschaften ist nur die Wertung nach „Runden und Zeit“ zulässig. Bei Regionalläufen entscheidet der Sportkreis welche Wertungsart herangezogen wird. Wenn jede Gruppe einen Trockenlauf hatte, zählen alle Vorläufe, andernfalls zählen nur die Nassläufe. Damit ein Lauf als Nass-Lauf gewertet werden kann, müssen die Rundenzeiten um ca. 20% von der durchschnittlichen Rundenzeit abweichen. Im Zweifelsfall entscheiden Rennleiter und Sportkommission.

1.3.7 Start der Vorläufe

Der Start der Vorläufe erfolgt nach Beendigung der zweiminütigen Vorbereitungszeit akustisch als fliegender Start. Die Startreihenfolge ist dabei unerheblich.

Empfehlung: Während der Vorbereitungszeit von 2 Minuten am besten im 30 Sekunden-Takt die Zeit bis zum Start ausrufen. Zusätzlich nochmal 10 Sekunden vor dem Start.

1.3.8 Dauer/Anzahl der Vorläufe

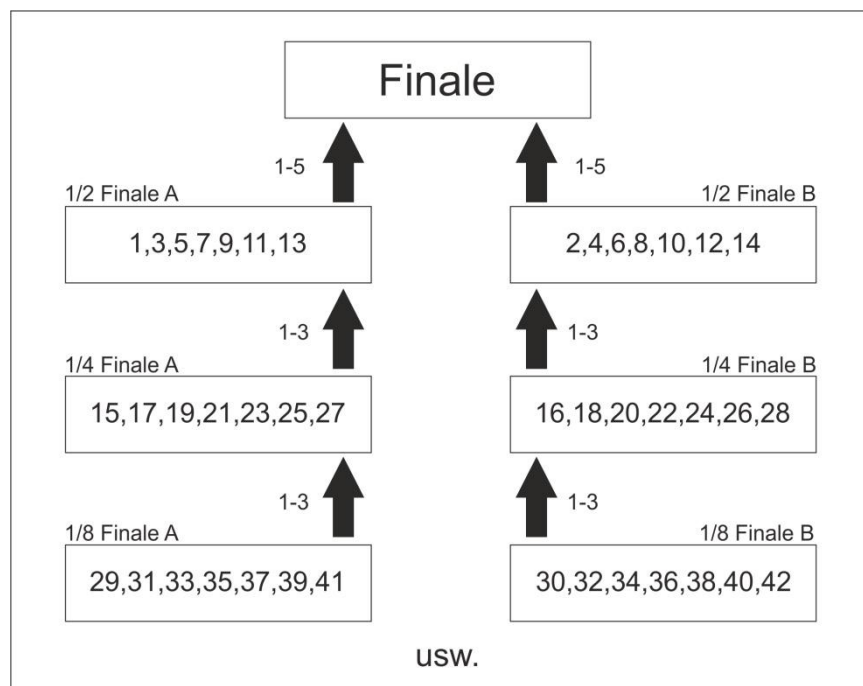
Bei Deutschen Meisterschaften werden mindestens 4, bei SK-Läufen mindestens 3 Vorläufe gefahren. Die Laufdauer beträgt mindestens 4 Minuten, maximal 10 Minuten.

1.3.9 Nach einem Vorlauf

Die Fahrzeuge sind unmittelbar nach dem Lauf in die Technische Abnahme zu bringen. Sollte ein Fahrzeug für nicht Regelkonform erklärt werden, bleibt dieses Fahrzeug solange in der Technischen Abnahme bis der Rennleiter dem jeweiligen Fahrer die Entscheidung mitgeteilt hat.

1.3.10 Einteilung der Finalläufe und Austragungsmodus

Der Austragungsmodus muss in der Ausschreibung bekanntgegeben werden und ist dem Ausrichter freigestellt. Bei Regionalläufen ist dies dem Sportkreis freigestellt welcher Modus gefahren wird. Bei Deutschen Meisterschaften ist nur der folgende Austragungsmodus erlaubt:



1.3.11 Auszeit

Auszeiten können lediglich bei Deutschen Meisterschaften ab einschl. der Halbfinalläufe genommen werden. Die Beantragung einer Auszeit muss bis spätestens 30 Sekunden vor dem Start erfolgen, andernfalls ist eine Auszeit nicht mehr möglich. Je Finallauf darf nur eine Auszeit genommen werden. Erfolgt die Auszeit auf Grund von Signalübertragungsproblemen, ist die Strecke gesperrt. Handelt es sich um einen technischen Defekt, ist die Strecke bis zum Start freigegeben. Der Fahrer der die Auszeit genommen hat, verliert seinen Startplatz und startet von der Position 11. Sein eigentlicher Startplatz bleibt frei. Die Dauer der Auszeit beträgt 10 Minuten und beinhaltet die erneute Vorbereitungszeit von 3 Minuten. Bei Auszeit auf Grund von Frequenzproblemen muss eine erneute Frequenzkontrolle erfolgen.

1.3.12 Start der Finalläufe

Der Ausrichter entscheidet ob zunächst eine Frequenzkontrolle durchgeführt wird. Der Start erfolgt entweder als LeMans Start oder als Formel 1 Start und ist dem Ausrichter freigestellt. 30 Sekunden vor dem Start werden die Fahrzeuge zum Start aufgerufen. Der Countdown erfolgt von 10 bis 4, dann

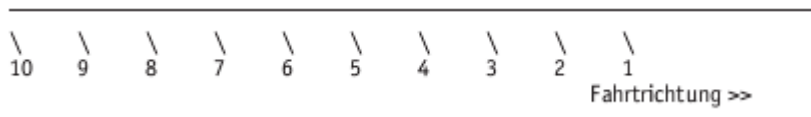
werden die Fahrzeuge abgesetzt und der Start erfolgt entweder akustisch oder per Flagge. Ist ein Fahrzeug nicht vor Start des 10 Sek. Countdowns in der Startaufstellung, so startet dieses Fahrzeug aus der Boxengasse.

Empfehlung: **Nicht** akustisch und per Flagge starten, das führt oft zu Verwirrungen.

Formel 1 Start



Le Mans Start



Empfehlung: Der Start sollte nicht direkt vor einer langsamen Streckenpassage erfolgen, da sich das Feld sonst dort staut und Unfälle nach dem Start fast unvermeidbar sind.

1.3.13 Laufdauer der Finalläufe

Vor den jeweiligen Finalläufen ist den Fahrern eine Vorbereitungszeit von mind. 3 Minuten einzuräumen. Die Laufdauer für die jeweiligen Finalläufe setzt sich wie folgt zusammen und ist dem Ausrichter freigestellt:

Lauf	Dauer
Finale	30 min. – 45 max.
Halbfinale	20 min. – 30 max.
Subfinale	10 min. – 15 max.

Als Empfehlung: Deutsche Meisterschaften maximale Laufdauer.
Bei Regionalläufen mehrere Varianten prüfen um den Fahrern so viel wie möglich Fahrzeit zu ermöglichen.

1.3.14 Nach den Finalläufen

Die Fahrzeuge werden unmittelbar nach den Finalläufen in die technische Abnahme gebracht. Um allen Fahrern die gleiche Vorbereitungszeit (mind. 30 min.) für die Finalläufe zu ermöglichen, bleiben die Fahrzeuge aus dem Halbfinale B solange in der Technischen Abnahme, bis auch die Fahrzeuge aus dem Halbfinale A geprüft wurden. Nach dem Endlauf werden die Fahrzeuge

ebenfalls direkt zur technischen Abnahme gebracht, dort geprüft und verbleiben solange dort, bis die Protestfrist abgelaufen ist, erst dann dürfen die Fahrzeuge freigegeben werden. Die Protestfrist startet, wenn alle Fahrzeuge geprüft und das ggf. korrigierte Ergebnis ausgegangen wurde.

Auf Basis des endgültigen Ergebnisses erfolgt die Punktevergabe anhand der 121er Punktetabelle.

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	121	22	99	43	78	64	57	85	36	106	15
2	119	23	98	44	77	65	56	86	35	107	14
3	118	24	97	45	76	66	55	87	34	108	13
4	117	25	96	46	75	67	54	88	33	109	12
5	116	26	95	47	74	68	53	89	32	110	11
6	115	27	94	48	73	69	52	90	31	111	10
7	114	28	93	49	72	70	51	91	30	112	9
8	113	29	92	50	71	71	50	92	29	113	8
9	112	30	91	51	70	72	49	93	28	114	7
10	111	31	90	52	69	73	48	94	27	115	6
11	110	32	89	53	68	74	47	95	26	116	5
12	109	33	88	54	67	75	46	96	25	117	4
13	108	34	87	55	66	76	45	97	24	118	3
14	107	35	86	56	65	77	44	98	23	119	2
15	106	36	85	57	64	78	43	99	22	120	1
16	105	37	84	58	63	79	42	100	21	121	1
17	104	38	83	59	62	80	41	101	20	usw.	usw.
18	103	39	82	60	61	81	40	102	19		
19	102	40	81	61	60	82	39	103	18		
20	101	41	80	62	59	83	38	104	17		
21	100	42	79	63	58	84	37	105	16		

Empfehlung: Im Zweifelsfall die Fahrzeuge lieber etwas länger in der Technischen Abnahme stehen lassen. Die Fahrzeuge zu früh auszugeben kann im Nachhinein für sehr viel Ärger sorgen (Protestfrist nicht eingehalten).

2. Bestimmungen der einzelnen Klassen

2.1 Verbrenner Glattbahn 1:8

2.1.1 Antrieb

Das Modellfahrzeug muss auf vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern rollen, von denen zwei der Lenkung und mindestens zwei dem Antrieb dienen. Die Vorderachse darf nicht unabhängig von der Hinterachse abgebremst werden. Das Fahrzeug muss über eine Wirksame Kupplung und Bremse verfügen. Es sind Getriebe mit maximal 2 Gängen zulässig.

2.1.2 Abmessungen und Gewichte

Radstand: min. 270mm, max. 330mm

Breite über alles: max. 267mm (Messmethode siehe 3.1)

Mindestgewicht 2400gr. (Messmethode siehe 3.2)

Höhe inkl. Karosserie: max. 180mm (Messmethode siehe 3.3)

2.1.3 Karosserie/Flügel/Spoiler

Es sind nur EFRA homologierte Karosserien zugelassen. Die EFRA Nummer muss sichtbar im Material der Karosserie eingestempelt sein. Ein Anbringen der Nummer per Aufkleber oder Stift reicht nicht aus. Die EFRA-Liste wird auf der DMC-Homepage veröffentlicht und erlangt dadurch in der jeweils aktuellen Fassung Gültigkeit. Folgende Fahrzeugteile dürfen aus der Karosserie herausstehen und nur zu diesem Zweck sind Ausschnitte erlaubt:

- Kühlkopf des Motors
- Überrollbügel
- Luftfilter
- Tankdeckel
- Antenne
- Karosseriehalter
- Auslassrohr des Auspuffs
- Löcher für die Verschraubung der Luftabrissskannte am Heckspoiler oder Verstärkungen

Weitere Löcher in der Karosserie sind nicht erlaubt. Außer eines Spoilers (Luftabrissskannte) und Versteifungen im Inneren der Karosserie sind keine weiteren Anbauteile erlaubt.

2.1.4 Rammschutz

Jedes Fahrzeug muss einen Frontrammschutz aus flexiblem, nicht splitterndem Material besitzen. Der Rammschutz darf nicht über die Karosserie hinausragen.

2.1.5 Felgen und Reifen

Felgendurchmesser bei Moosgummireifen max. 54 mm

Felgendurchmesser bei Hohlkammerreifen max. 60 mm

Felgen- und Reifenbreite Vorderachse max. 37 mm

Felgen- und Reifenbreite Hinterachse max. 64 mm

(Messmethode siehe 3.5)

Reifen müssen schwarz sein (Markierungsringe an den Flanken sind erlaubt) und aus Zellkautschuk oder Gummi bestehen und dürfen im Höhenprofil nur aus einer Lage des jeweiligen Materials gefertigt sein.

Besonderheit Deutsche Meisterschaft:

Bei der DM werden Einheitsreifen verwendet. Sie werden erst in der Vorbereitungszone an die Teilnehmer gegen Vorlage eines "Reifen-Bons" ausgeteilt. Das Fahrzeug wird dazu ohne Reifen in diese Zone gebracht. Es wird zu Beginn eines Jahres der zu verwendende Reifen mit Shore-Härte und Durchmesser und dem Einzelpreis festgelegt und veröffentlicht.

Das Fabrikat wird in einer entsprechenden Ausschreibung ermittelt, die dem Präsidium zur Entscheidung vorgelegt wird. Die Entscheidung muss auf Anfrage dargelegt werden. Als Basis für die Kalkulation gilt ein Teilnehmerfeld von 100 Fahrern. ~~Der Lieferant muss eine Kautions in angemessener Höhe hinterlegen, damit die Verfügbarkeit gewährleistet ist.~~ Die Reifen sind eine Woche vor der Veranstaltung beim Ausrichter anzuliefern.

Bei der Nennung sind 7 (sieben) „Reifen-Bons“ zu kaufen. Das Geld ist spätestens verbindlich zusammen mit dem Nenngeld zu überweisen. Vor Ort besteht ab dem kontrollierten Training die Möglichkeit 3 (drei) weitere "Reifen-Bons" zum gleichen Preis zu kaufen.

Jegliches behandeln oder Reifenschleifen ist verboten.

Fahrer die gefahrene Reifen wiederverwenden wollen müssen diese in einem geeigneten eigenen Gefäß, vor dem Verlassen der Boxengasse abgeben. Das Mischen von gebrauchten Reifensätzen ist erlaubt.

Die Reifen dürfen nicht nachbehandelt werden.

Bei feuchter oder nasser Fahrbahn dürfen chemisch unbehandelte ~~Regen~~Reifen eingesetzt werden.

(Messmethode siehe 3.5)

2.1.6 Motor, Luftfilter, Abgasanlage

Zugelassen sind 2-Takt-Motoren bis max. 3,50 cm³. Der Durchlass des Vergasers darf 9mm nicht überschreiten. Es sind nur EFRA homologierte Abgasschalldämpfer erlaubt. Die EFRA Nummer muss gut sichtbar im Material eingearbeitet sein. Bei Trockenläufen müssen EFRA homologierte Ansaugchalldämpfer (sog. INS-Box) verwendet werden. Bei Nassläufen sind auch Eigenbau-Ansaugchalldämpfer zugelassen.

2.1.7 Tank

Der Tankinhalt einschließlich Tankstutzen und Anschlusschläuchen darf maximal 125,00 cm³ betragen. Lose Teile im Tank, welche nicht der Kraftstoffabsaugung dienen, sind nicht erlaubt. (Messmethode siehe 3.7)

2.1.8 Kraftstoff

Der Kraftstoff darf nur Methanol, Öl/Schmierstoffe und Nitromethan, sowie eine geringe Menge Korrosionsschutz enthalten. Der max. Nitromethananteil beträgt 25% (Messmethode siehe 3.8)

2.2 Verbrenner Glattbahn 1:10 Scale

2.2.1 Antrieb

Das Modellfahrzeug muss auf vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern rollen, von denen zwei der Lenkung und mindestens zwei dem Antrieb dienen. Die Vorderachse darf nicht unabhängig von der Hinterachse abgebremst werden. Das Fahrzeug muss über eine wirksame Kupplung und Bremse verfügen. Es sind Getriebe mit maximal 2 Gängen zulässig.

2.2.2 Abmessungen und Mindestgewicht des Fahrzeugs

Radstand: min. 230mm, max. 270mm

Fahrzeugbreite über alles: max. 200mm (Messmethode siehe 3.1)

Mindestgewicht 1650gr. (Messmethode siehe 3.2)

Höhe inkl. Karosserie: min. 130mm max. 180mm (Messmethode siehe 3.3)

Heckspoiler (inkl. Winglets) max. 200mm breit und 55mm tief, Überhang am Heck max. 10mm.

An den Heckspoiler dürfen seitlich Platten (Winglets) mit einer Größe von max. 35x50mm angebracht werden.

2.2.3 Karosserie

Es sind nur EFRA homologierte Karosserien zugelassen. Die EFRA Nummer muss sichtbar im Material der Karosserie eingestempelt sein. Ein Anbringen der Nummer per Aufkleber oder Stift reicht nicht aus. Die EFRA-Liste wird auf der DMC-Homepage veröffentlicht und erlangt dadurch in der jeweils aktuellen Fassung Gültigkeit. Folgende Fahrzeugteile dürfen aus der Karosserie herausstehen:

- Karosseriehalter
- Auslassrohr des Auspuffs
- Antenne

Die vorderen Seitenscheiben und die Heckscheibe dürfen entfernt werden. Der Spoiler darf nicht höher als der höchste Punkt des Daches sein. Verbleibende Fensterflächen müssen klar bleiben. Fenster dürfen nicht ausgestellt werden. Folgende Löcher dürfen zusätzlich angebracht werden:

- Kerzenstecker max. 35mm Durchmesser
- Düsenadel max. 10mm Durchmesser
- Kühlöffnung = Tanköffnung max. 50mm

Messmethode siehe 3.4.

2.2.4 Rammschutz

Jedes Fahrzeug muss einen Frontrammschutz aus flexiblem, nicht splitterndem Material besitzen. Der Rammschutz darf nicht über die Karosserie hinausragen.

2.2.5 Felgen und Reifen

Felgendurchmesser bei Moosgummireifen max. 51 mm
Felgendurchmesser bei Hohlkammerreifen max. 57 mm
Felgen- und Reifenbreite max. 31 mm (Messmethode siehe 3.5)

Reifen müssen schwarz sein und aus Zellkautschuk oder Gummi bestehen und dürfen im Höhenprofil nur aus einer Lage des jeweiligen Materials bestehen.

Besonderheit Deutsche Meisterschaft:

Bei der DM werden Einheitsreifen verwendet. Sie werden erst in der Vorbereitungszone an die Teilnehmer gegen Vorlage eines "Reifen-Bons" ausgeteilt. Das Fahrzeug wird dazu ohne Reifen in diese Zone gebracht. Es wird zu Beginn eines Jahres der zu verwendende Reifen mit Shore-Härte und Durchmesser und dem Einzelpreis festgelegt und veröffentlicht.

Das Fabrikat wird in einer entsprechenden Ausschreibung ermittelt, die dem Präsidium zur Entscheidung vorgelegt wird. Die Entscheidung muss auf Anfrage dargelegt werden. Als Basis für die Kalkulation gilt ein Teilnehmerfeld von 100 Fahrern. Der Lieferant muss eine Kautions in angemessener Höhe hinterlegen, damit die Verfügbarkeit gewährleistet ist. Die Reifen sind eine Woche vor der Veranstaltung beim Ausrichter anzuliefern.

Bei der Nennung sind 7 (sieben) „Reifen-Bons“ zu kaufen. Das Geld ist verbindlich zusammen mit dem Nenngeld zu überweisen. Vor Ort besteht ab dem kontrollierten Training die Möglichkeit 3 (drei) weitere "Reifen-Bons" zum gleichen Preis zu kaufen.

Jegliches behandeln oder Reifenschleifen ist verboten.

Fahrer die gefahrene Reifen wiederverwenden wollen müssen diese in einem geeigneten eigenen Gefäß, vor dem Verlassen der Boxengasse abgeben. Das Mischen von gebrauchten Reifensätzen ist erlaubt.

Die Reifen dürfen nicht nachbehandelt werden.

Bei Regen dürfen chemisch unbehandelte Regenreifen eingesetzt werden.

(Messmethode siehe 3.5)

2.2.6 Motor, Luftfilter, Abgasanlage

Zugelassen sind 2-Takt-Motoren bis max. 2,11 cm³. Der Durchlass des Vergasers darf 5,5mm nicht überschreiten. Es sind nur EFRA homologierte Abgasanlagen erlaubt. Die EFRA Nummer muss gut sichtbar im Material eingearbeitet sein. Bei Trockenläufen müssen EFRA homologierte Ansaugschalldämpfer (sog. INS Box) verwendet werden. Bei Nassläufen sind auch Eigenbau-Ansaugschalldämpfer zugelassen.

2.2.7 Tank

Der Tankinhalt einschließlich Tankstutzen und Anschlusschläuchen darf maximal 75,00 cm³ betragen. Lose Teile im Tank, welche nicht der Kraftstoffabsaugung dienen, sind nicht erlaubt.

(Messmethode siehe 3.7)

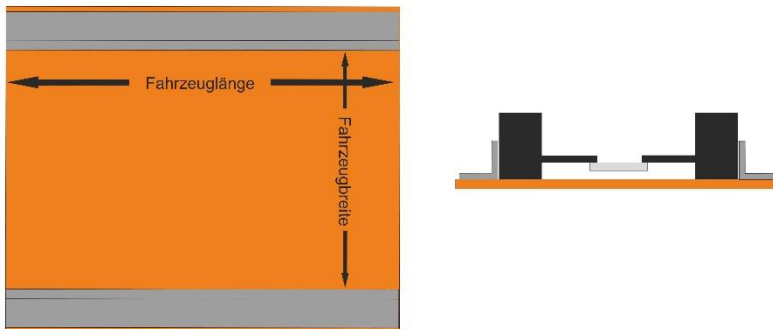
2.2.8 Kraftstoff

Der Kraftstoff darf nur Methanol, Öl/Schmierstoffe und Nitromethan, sowie eine geringe Menge Korrosionsschutz enthalten. Der max. Nitromethananteil beträgt 16%. (Messmethode siehe 3.8)

3. Messmethoden

3.1 Vermessen/Prüfen der Fahrzeugbreite

Die Fahrzeugbreite ist mit einem geeigneten Messinstrument zu prüfen.

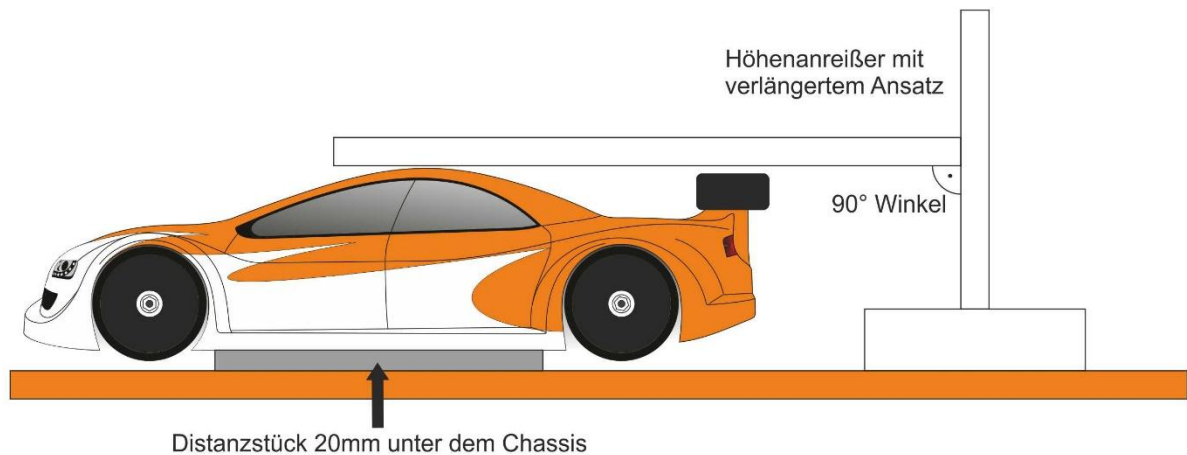


3.2 Vermessen des Fahrzeuggewichts

Die Fahrzeuge sind mit einer geeigneten Waage zu Messen. Die Mindestauflösung der Waage sollte 1gr. betragen. Es ist darauf zu achten, dass die Waage auf einer Waagerechten Ebene steht.

3.3 Vermessen/Prüfen der Fahrzeughöhe

Die Fahrzeughöhe wird mit Distanzstücken unter dem Chassis gemessen. Die Maße für die Distanzstücke betragen bei 1:10 und 1:8 20mm.

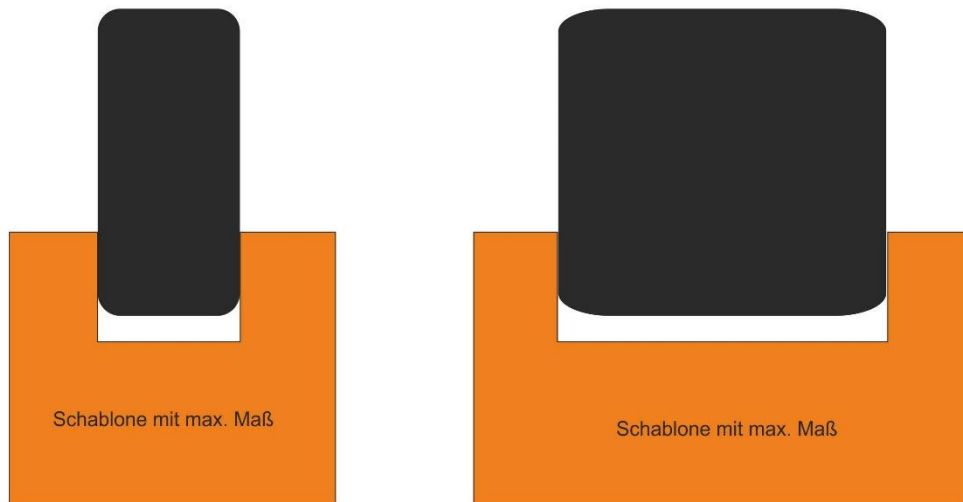


3.4 Vermessen/Prüfen der Karosserieausschnitte

Die Ausschnitte der Karosserie, die einem min. oder max. Maß unterliegen, sind mit einem geeigneten Mess-/Prüfinstrument zu kontrollieren. Bei allen weiteren Vorgaben genügt eine Sichtkontrolle. Bitte auch darauf achten, dass der Rammschutz nicht über die Karosserie hinausragt.

3.5 Vermessen/Prüfen der Reifen/Felgen

Die Reifen sind entweder mit einer entsprechenden Schablone oder mit einem Messschieber auf die vorgeschriebenen Maße zu kontrollieren. Das Prüfen auf die Verwendung chemischer Substanzen erfolgt vor dem Lauf durch geschultes Personal. Die Messung erfolgt mit einem geeigneten Messgerät (z.B. MiniRAE 3000). Verläuft die Messung positiv, dürfen diese Reifen nicht verwendet werden. Die Entscheidung des Prüfpersonals ist endgültig. Sollte kein Prüfpersonal vor Ort sein, kann sich der Ausrichter das Recht vorbehalten, Reifensätze stichprobenartige einzusammeln, um diese dann anschließend zur Überprüfung an den DMC zu senden. [Adresse](#)



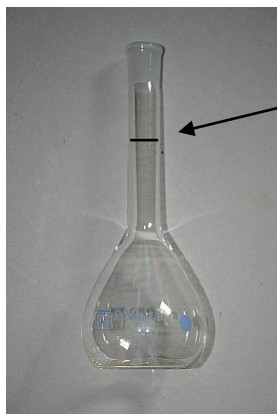
3.6 Vermessen/Prüfen von Motor, Vergaser und Auspuffanlage

Öffnungen die einer maximalen Abmessung unterliegen, werden mit dem Schaft eines Bohrers gemessen. „Durchmesser des Bohrers“ = „max. Maß“ + „0,1mm“. Das Maß des Bohrers muss ab Werk im Schaft eingearbeitet und zu jeder Zeit gut lesbar sein.

Beim Prüfen des Vergaserdurchlasses ist darauf zu achten, dass kein Dreck in den Vergaserhals fällt.

3.7 Vermessen/Prüfen des Tankvolumens

Das Tankvolumen wird stets im eingebauten Zustand gemessen. Hierzu wird der Sprintschlauch am Vergaser abgezogen und anschließend der Tank und der Schlauch mit Kraftstoff gefüllt. Anschließend wird der Tank über den Sprintschlauch direkt in den Mess-/Prüfbehälter entleert. Wird das Tankvolumen für zu groß befunden, erfolgt eine weitere Messung mind. 15 min. jedoch max. 20 min. nach Laufende. Diese Messung ist dann endgültig.



Messkolben (75ml / 125ml) mit entsprechendem Eichstrich

3.8 Prüfen des Nitromethangehalts

Der Nitromethangehalt des Kraftstoffs wird mit dem Nitromax16 (bei 16% Nitromethan) und dem Nitromax25 (bei 25% Nitromethan) geprüft. Der Kraftstoff wird hierzu in einen Messkolben gefüllt, in dem sich auch der entsprechende Schwimmkolben befindet. Sinkt der Schwimmkörper, so ist der Nitromethangehalt niedriger als maximal zulässig und somit regelkonform. Der Kraftstoff muss dabei eine Temperatur von mind. 20°C haben.

Diese Messmethode ist nicht mehr 100% Aussagekräftig. Durch die Veränderung der Dichte bei den Kraftstoffen brauchen wir andere Messmittel. Bin zur Zeit auf der Suche.



Nitromax 16 von Xceed (Best.-Nr.: 103060)
Nitromax 25 von Xceed (Best.-Nr.: 103061)
Zugelassenes Messmittel der EFRA.

Bezugsquelle (stand 2013):

2-speed GmbH
Eiserfelder Straße 446
57080 Siegen
www.2-speed.de

4. Strafen

Ein Reglement ist da um eingehalten zu werden. Wird das Reglement nicht eingehalten, müssen Strafen erfolgen, die aber immer in Relation zu der entsprechenden Reglementüberschreitung stehen müssen.

Hier fehlt allgemein der Hinweis was bei mehrfach Verstöße vorgegangen werden soll.

Verstoß	Strafe
Verstoß gegen das technische Reglement	Streichung des Laufes.
Unfaire Fahrmanöver	Stop-and-Go Strafe oder 10 Sekunden Zeitstrafe.
Frühstart	Zusätzliche Boxendurchfahrt oder Stop-and-Go Strafe. (bisher National und International) 10-15 Sek Zeitstrafe am Ende des Laufes

Tanken über oder vor dem Balken	Eine zusätzliche Boxendurchfahrt oder Stop-and-Go Strafe.
Nichteinhaltung des Streckenpostens	Bei Wertung Runden und Zeit, eine Runde Abzug auf den besten Vorlauf bzw. auf den Finallauf. Die Strafe erfolgt nachdem alle Vorläufe bzw. Finalläufe gefahren wurden. Bei Wertung Rundenblock, 5 Sekunden Zeitstrafe auf die beste Zeit.
- Verwendung von Reifenhaftmitteln in einem Lauf - Mutwillige Zerstörung fremden Eigentums	Disqualifikation von der gesamten Veranstaltung und Streichung aller bisherigen Ergebnisse während der Veranstaltung. Zwei Jahre Sperre für DMC Läufe. Verbot des Starts unter deutscher Flagge bei internationalen Wettbewerben.
Körperverletzung im Sinne des StGB	Disqualifikation von der gesamten Veranstaltung und Streichung aller bisherigen Ergebnisse während der Veranstaltung. Fünf Jahre Sperre für DMC Läufe. Verbot des Starts unter deutscher Flagge bei internationalen Wettbewerben.

Empfehlung: Bevor man eine Entscheidung bezüglich der jeweiligen Strafe fällt, sollte man sich auch immer überlegen ob die die Strafe die man aussprechen möchte im Verhältnis zum Reglementverstoß steht. Seid euch dabei auch immer darüber bewusst, dass es sein kann, dass ein Verstoß ohne böse Absicht erfolgt.

5. Besondere Vorkommnisse

5.1 Starker Regen/Gewitter

Sollte die Strecke auf Grund von starkem Regen oder Gewitter für mehr als eine Stunde nicht mehr befahrbar sein, so entscheidet die Rennleitung darüber ob das Rennen abgebrochen wird. Bei Rennabbruch zählt dann die zu dem Zeitpunkt aktuelle Rangliste (inkl. aller Finalläufe). Wenn

der Abbruch zwischen zwei Sub oder Halbfinalläufen erfolgt gilt die „ex-aequo“ Regelung. Bei Abbruch während eines Laufes, müssen mindestens 50% der Fahrzeit verstrichen sein, damit der zu dem Zeitpunkt aktuelle Stand zur Wertung herangezogen werden kann.

Empfehlung: Als Rennleiter sollte man sich vor verkünden einer Entscheidung zusammen mit den Sportkommissaren beraten. Zur Not kann man auch eine Fahrerbesprechung einberufen, davon ist in den meisten Fällen allerdings abzuraten. (5 Fahrer = 10 Meinungen)

5.2 Ausfall der Zeitnahme

Bei Totalausfall der Zeitnahme wird nach der letzten ausgehangenen Rangliste gewertet. Sollte dies vor Beendigung des ersten Vorlaufdurchgangs passieren, so wird keine Wertung vorgenommen.

5.3 Besonderheiten der Sportkreise

.....