

DMSB

Rahmen-Ausschreibung für Rundstrecken-Serien im Automobilsport

(Stand 26.03.2024)



Name der Serie:

Gran Turismo Cup Race (GTC Race)

DMSB-Genehmigungs-Nummer:

259/24

Status der Serie/Veranstaltungen: National A

Die Meisterschaft GTC Race ist eine 1990 ins Leben gerufene Veranstaltungsserie über eine kurze und mittlere Renndistanz für GT-Fahrzeuge und Sportwagen.

In der Saison 2024 werden insgesamt 15 Rennen an fünf Rennwochenenden des ADAC Racing Weekend ausgetragen. Zum GTC Race gehören 30-Minuten-Rennen (GT Sprint) und Rennen über 60 Minuten (GT60 powered by Pirelli). Exklusiver Reifenpartner ist Pirelli.

Nachfolgend ist immer die Schreibweise Fahrer gewählt. Natürlich sind damit auch weibliche Fahrerinnen gemeint. Aufgrund der besseren Lesbarkeit haben wir in diesem Reglement nur eine Geschlechtsform aufgeführt.

Nicht alle Einzelheiten werden in diesem Reglement beschrieben. Wichtig sind weiterhin die unter Punkt 3 beschriebenen Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie.

Promoter / Organisation:

Driving Mobility GmbH & Co. KG
Paravanstraße 5-10
72539 Pfronstetten
Deutschland

Kontakte:

Geschäftsführer: Ralph Monschauer

Mobil:

+ 49 (0) 170 / 330 19 19

Homepage:

www.gtc-race.de

E-Mail:

info@gtc-race.de

Inhaltsverzeichnis:

Teil 1 Sportliches Reglement

- 1. Einleitung**
- 2. Organisation**
 - 2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie
 - 2.2 Name des zuständigen ASN
 - 2.3 ASN Visum/Genehmigungsnummer
 - 2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)
 - 2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees
 - 2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte)
- 3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie**
 - 3.1 Offizielle Sprache
 - 3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
- 4. Nennungen**
 - 4.1 Einschreibungen/Nennungen, Einschreibeschluss und Teilnahmevoraussetzung
 - 4.1.1 Einschreibeschluss, Anzahl Starter und Adresse
 - 4.1.2 Einschreibung
 - 4.1.3 Nennungen/Gaststarts
 - 4.1.4 Fahrzeugwechsel
 - 4.2 Nenngeld für die Saison und je Veranstaltung
 - 4.3 Startnummern
- 5. Lizenzen**
 - 5.1 Verschiedene Lizenzformen
 - 5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets
- 6. Versicherung, Haftungsausschluss und Verzichtserklärung**
 - 6.1 Versicherung des Veranstalters/Promoters
 - 6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers
- 7. Veranstaltungen**
 - 7.1 Veranstaltungskalender
 - 7.1.1 Offizielle Testtage
 - 7.1.2 Rennwochenenden
 - 7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge
 - 7.3 Durchführung der Wettbewerbe
 - 7.3.1 Einstufung
 - 7.3.2 Freies Training
 - 7.3.3 Qualifying
 - 7.3.3.1 Qualifying GT60 powered by Pirelli
 - 7.3.3.2 Qualifying GT Sprint
 - 7.3.3.3 Nominierung für das Qualifying
 - 7.3.3.4 Unterbrechung des Qualifyings
 - 7.3.3.5 Abbruch des Qualifyings
 - 7.3.3.6 Richtlinien im Qualifying
 - 7.3.4 Startaufstellung
 - 7.4 Startarten
 - 7.5 Wertungsläufe
 - 7.5.1 Wertungsläufe GT60 powered by Pirelli
 - 7.5.2 Wertungsläufe GT Sprint
 - 7.5.3 Unterbrechung eines Wertungslaufes durch rote Flagge

- 7.5.4 Parc-Fermé-Bestimmungen
- 7.5.5 Siegerehrungen
- 7.5.6 Besonderheit Verwarnungen
- 7.6 GT4 Kader
 - 7.6.1 Teilnahmeberechtigung
 - 7.6.2 Durchführung
 - 7.6.3 Förderung
 - 7.6.4 Sonstiges
- 8. Wertung**
 - 8.1 Punktevergabe
 - 8.1.1 Sonderwertungen / Sonderläufe
 - 8.2 Punktegleichheit
- 9. Private Training und Tests**
- 10. Dokumentenabnahme**
 - 10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme
 - 10.2 Fahrerbesprechung / Briefing
- 11. Technische Abnahme / Technische Kontrollen**
 - 11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen
 - 11.2 Zeitplan Technische Abnahme / Technische Kontrollen
- 12. Rennen**
 - 12.1 Verwendung von Reifen
 - a) Regenreifen
 - b) Slickreifen
 - c) Zufahrt zur Strecke
 - 12.2 Max. Personenzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten
 - 12.3 Sicherheit beim Boxenstopp und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich
 - 12.4 Pflichtboxenstopp
- 13. Titel, Preisgeld und Pokale**
 - 13.1 Titel Gesamtsieger
 - 13.2 Preisgeld und Pokale
- 14. Protest und Berufung**
- 15. Rechtsweg- und Haftungsausschluss**
- 16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte**
- 17. Besondere Bestimmungen**

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

- 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen / Klassen
- 1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen
- 1.3 Allgemeines / Präambel
- 1.4 Fahrerausrüstung
- 1.5 Generelle Bestimmungen, erlaubte Änderungen und Einbauten
- 1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast
 - 1.6.1 Fahrerpaarungsgewichte und Ablauf Wiegevorgang
- 1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren
- 1.8 Abgasvorschriften
- 1.9 Geräuschbestimmungen
- 1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern
- 1.11 Sicherheitsausrüstung
- 1.12 Kraftstoff und ggfs. Einheits-Kraftstoff
 - 1.12.1 Kraftstoffkontrollen
 - 1.12.2 Tanken, Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle
 - 1.12.3 Vorgeschriebener Kraftstoff
- 1.13 Definitionen Technik
- 1.14 Kameras
- 1.15 Bodywork
- 1.16 Datalogger / Fahrer-ID
- 1.17 Luftmengenbegrenzer (Air Restrictor)
- 1.18 Prüfdorn Air Restrictor
- 1.19 Balance of Performance (BoP)

2. Besondere Bestimmungen der Serie

- 2.1 Allgemeines
- 2.2 Motor
 - 2.2.1 Abgasanlage
- 2.3 Kraftübertragung
- 2.4 Bremsen
- 2.5 Lenkung
- 2.6 Radaufhängung
- 2.7 Reifen
- 2.8 Karosserie und Abmessungen
 - a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)
 - b) Fahrgastraum / Cockpit
 - c) Zusätzliches Zubehör
 - d) Spurweite
- 2.9 Aerodynamische Hilfsmittel
- 2.10 Elektrische Ausrüstung
- 2.11 Kraftstoffkreislauf
- 2.12 Schmierungssystem
- 2.13 Datenübertragung
- 2.14 Sonstiges
- 2.15 Innovative Techniken
 - a) Allgemein
 - b) Steer-by-wire

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

Anlage 1: Fahreroverall

Anlage 2: Klebeplan

Diese Ausschreibung besteht aus 37 Seiten inkl. 2 Anlagen.

Teil 1 Sportliches Reglement

1. Einleitung

Die Serie GTC Race wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes und seiner Anhänge, den Allgemeinen Bestimmungen der FIA für Rundstreckenrennen und den nationalen Wettbewerbsbestimmungen des DMSB durchgeführt. Sie findet in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen und den Technischen Bestimmungen der Serie statt, wobei die Technischen Bestimmungen mit den Sicherheitsbestimmungen des Anhangs J der FIA (Artikel 253 und 277) übereinstimmen.

Die Wettbewerbe werden nach dem Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung nichts anderes bestimmt ist.

Die Serie wird von den folgenden Firmen unterstützt:

Arnold NextG, Aveno, Berformance, Motorsport XL, Paravan, Pirelli

2. Organisation

2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie

Die Driving Mobility GmbH & Co. KG, nachfolgend Serienausschreiber genannt, schreibt für das Jahr 2024 das Gran Turismo Cup Race (nachfolgend GTC Race) aus.

2.2 Name des zuständigen ASN

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt
Homepage: www.dmsb.de
E-Mail: info@dmsb.de

2.3 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum vom 26.03.2024 unter Reg.-Nr.: 259/24 genehmigt.

2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)

Driving Mobility GmbH & Co. KG,
Paravanstraße 5-10, 72539 Pfronstetten, Tel. +49 (0) 170 / 330 19 19
Promoter: Ralph Monschauer

2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees

Ralph Monschauer
Kevin Arnold
Stefan Paulus
Dominique Schaak
Kenneth Heyer

2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte) (siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung)

Technischer Kommissar	Stefan Paulus
Technischer Kommissar	Paul May
Veranstaltungssekretärin	Lena Monschauer
Veranstaltungssekretär	Ralph Monschauer

3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie

Diese Serie unterliegt den folgenden Bestimmungen:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB- Rundstreckenreglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO),
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- Umweltrichtlinien des DMSB
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- Sportliches und Technisches Reglement dieser Serie mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

3.1 Offizielle Sprache

Deutsch

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte Reglementtext, ist verbindlich.

3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen am Reglement, Absage der Veranstaltung

- (1) Die Teilnehmer (=Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder den von ihnen benutzten Fahrzeugen verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.
- (2) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn dies aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnung notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.
- (3) Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe aus vorgenannten Gründen abzusagen oder zu verlegen, vorbehaltlich der Zustimmung des jeweiligen ASN und der FIA, sofern der Kalender betroffen ist, Schadensersatz- oder Erfüllungsansprüche sind für diesen Fall ausgeschlossen.

4. Nennungen

4.1 Einschreibungen/Nennungen, Einschreibeschluss und Teilnahmevoraussetzung

4.1.1 Einschreibeschluss, Anzahl Starter und Adresse

Der Bewerber und/oder Fahrer muss sich mit der vom Serienausschreiber herausgegebenen Einschreibung bis zum 16.02.2024, 12.00 Uhr, um die Zulassung zur Serie GTC Race bewerben.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, später eingehende Einschreibungen anzunehmen.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die Serie GTC Race bei weniger als 15 eingeschriebenen Teilnehmern nicht durchzuführen.

Die vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Einschreibung/Nennung ist an folgende Adresse (per Brief oder E-Mail) zu senden.

Driving Mobility GmbH & Co. KG
Paravanstraße 5-10
72539 Pfronstetten
E-Mail: info@gtc-race.de

Mit der Einschreibung/Nennung beauftragen und bevollmächtigen Bewerber und Fahrer den Serienausschreiber, in seinem Namen Nennungen zu den Veranstaltungen, bei denen Wertungsläufe zum GTC Race durchgeführt werden, abzugeben (Blocknennung).

4.1.2 Einschreibung

Die Einschreibung umfasst beide Rennen des GT Sprint und die Sonderwertung, bzw. Sonderlauf GT60 powered by Pirelli.

Nur eingeschriebene Fahrer sind punkteberechtigt.

Der Serienausschreiber hat das Recht Einschreibungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.

Die Einschreibung/Nennung GTC Race beinhaltet grundsätzlich:

- Pro Fahrzeug permanente Startnummern und jeweilige Aufkleber der Pflichtsponsoren.
- Boxenstandplatz (solange Boxen vorrätig sind)
- Fotoservice
- professionelle Abwicklung
- Streckenzeit 260 Minuten (GT Sprint und GT60 powered by Pirelli)

4.1.3 Nennungen/Gaststart

Im GTC Race sind auch Einzelnennungen (Gaststarts) erlaubt. Diese Gaststarter sind nicht punkteberechtigt.

Der Nennschluss ist spätestens 21 Tage vor dem jeweiligen Veranstaltungswochenende. Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, später eingehende Nennungen anzunehmen.

4.1.4 Fahrzeugwechsel

Sollte es zur Absicht eines Wechsels des Fahrzeugs nach der ersten technischen Abnahme in der laufenden Saison kommen, so ist dies nur möglich, wenn das Organisationskomitee dies schriftlich genehmigt hat.

4.2 Nenngeld für die Saison und je Veranstaltung

Es gelten folgende Gebühren für Einschreibungen und Nennungen. Exklusive der freiwilligen offiziellen Testtage donnerstags vor der Veranstaltung, die über Partner all4track abgerechnet werden.

Alle Fahrzeuge:

Früheinschreibung bis 16. Februar 2024: 29.000 Euro

Einschreibung ab 17. Februar 2024: 32.000 Euro

Gaststart: 6.000,- Euro

Alle Preise netto

Erst mit Geldeingang ist die Nennung und damit ein Gaststart gültig.

Sollte der Bewerber/Team/Fahrer nicht teilnehmen, so ist zwingend eine schriftliche Abmeldung per E-Mail zu senden an: info@gtc-race.de.

Die angenommenen Teilnehmer erhalten eine schriftliche Bestätigung der Einschreibung.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, Anträge auf Einschreibungen/Gaststarts mit Angabe von Gründen abzulehnen.

4.3 Startnummern

Die Teilnehmer erhalten vom Serien-Ausschreiber permanente Startnummern für die komplette Saison.

5. Lizenzen

5.1 Verschiedene Lizenzformen

a) Fahrer

**Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht >3,00 kg/PS
(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)**

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2024 gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

- Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
- Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
- Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)
- Internationale Lizenz Stufe D-Circuit (ITD-C)

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2024 gültigen Nationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit der Stufe:

- Nationale Lizenz Stufe A

**Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht <3,00 kg/PS
(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)**

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2024 gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

- Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
- Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
- Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)

**Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht <2,00 kg/PS
(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)**

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2024 gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:
Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
Internationale Lizenz Stufe B (ITB)

b) Bewerber

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine internationale Firmen- oder Club Bewerberlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für das Jahr 2024 besitzen und die Einschreibgebühr entrichtet haben.

c) DMSB-Sponsor-Card

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können dies durch den Erwerb einer DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams erreichen.

d) Altersregelung

gemäß den gültigen DMSB-Lizenzbestimmungen

e) Gaststarter

Die GTC Race -Organisation kann Gaststarter mit einer gültigen

Internationalen oder Nationalen Bewerber- und Fahrerlizenz gemäß Art. 5.1 a) zu den Wertungsläufen zulassen, wenn diese die Bedingungen der der Serienausschreibung sowie Ausschreibung zu der jeweiligen Veranstaltung erfüllen. Die eingeschriebenen Teilnehmer haben vorrangige Startberechtigung.

5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets

Bei Veranstaltungen mit dem Status National A sind DMSB-Lizenznehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

Ausländische Bewerber / Fahrer benötigen die Zustimmung der eigenen ASN.
Diese Auslandsstartgenehmigung ist vom Bewerber/Fahrer in deutscher oder in englischer Sprache bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.

6. Versicherung; Haftungsausschluss und Verzichtserklärung

6.1 Versicherung des Veranstalters/Promotors

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement
Allgemeine Haftpflichtversicherung: Allianz Versicherung

6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

7. Veranstaltungen

7.1 Veranstaltungskalender

7.1.1 Offizielle Testtage

09.05.2024 Oschersleben - offizieller Testtag GTC Race
27.06.2024 Nürburgring - offizieller Testtag GTC Race
08.08.2024 Hockenheimring - offizieller Testtag GTC Race

Die Durchführung der offiziellen Testtage obliegt unserem Partner der all4track AG. Eine Teilnahme an diesen Testtagen ist nicht im Nenngeld enthalten und erfolgt gegen separate Rechnungsstellung durch die all4track AG. Eine Teilnahme an diesen offiziellen Testtagen des GTC-Race ist für die Teilnehmer für eine Teilnahme am GTC Race im Rahmen des ADAC Racing Weekend nicht verpflichtend.

7.1.2 Rennwochenenden

ADAC Racing Weekend 2024

10.05. – 12.05.2024 Oschersleben
28.06. – 30.06.2024 Nürburgring GP
09.08. – 11.08.2024 Hockenheim
30.08. – 01.09.2024 Spa-Francorchamps (BE)
11.10. – 13.10.2024 Nürburgring GP

7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge

Die maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge ist in der jeweiligen Streckenlizenz definiert und wird in den einzelnen Veranstaltungsausschreibungen geregelt.

7.3 Durchführung der Wettbewerbe

7.3.1 Einstufung

Die Einstufung der GT3-Fahrer (der Klasse 1 und 2) im GT Sprint und Sonderwertung GT60 powered by Pirelli orientiert sich an der FIA Driver Categorisation.

Das Organisationskomitee des GTC Race behält sich eine Prüfung der Einstufung der GT3-Fahrer vor, indem man die Ergebnisse der letzten 15 Monate in die Betrachtung mit einbezieht.

Jede Kombination der Einstufung untereinander (Platin/Gold/Silber/Bronze) ist erlaubt. Nicht erlaubt ist es Platin- oder Gold-Fahrern einzeln für das Rennwochenende der Serie GTC Race einzuschreiben oder zu nennen. Zusätzlich gibt es für den GT4 Kader eine Beschränkung, die in Punkt 7.6.2 beschrieben wird, wo ein Pilot des GT4 Kader nicht beide Rennen GT Sprint an einem Rennwochenende durchführen darf.

Das Organisationskomitee kann unter Angabe einer Begründung zu jeder Zeit andere Einstufungen festlegen.

Wertungen:

Für GT3 werden drei verschiedene Wertungen im GT Sprint und Sonderwertung GT60 powered by Pirelli ausgeschrieben:

AM
SemiPRO
PRO

In allen anderen Nicht-GT3-Klassen erfolgt **keine** Einstufung.

Voraussetzung für die Wertung ist, dass der Fahrer sein Fahrzeug allein mit eigener Motorkraft und ohne fremde Hilfe fährt.

7.3.2 Freies Training

Pro Veranstaltung sind zwei Freie Trainingssitzungen von 40 Minuten vorgesehen. Die tatsächliche Fahrzeit wird in den einzelnen Veranstaltungsausschreibungen geregelt. Eine Mindestfahrzeit pro Fahrer existiert nicht.

7.3.3 Qualifying

7.3.3.1 Qualifying GT60 powered by Pirelli

Das Qualifying zum GT60 powered by Pirelli geht über eine Zeit von 1x20 Minuten.

GT3 (Klasse 1 und Klasse 2):

Bei Einschreibung/Gaststart mit zwei Fahrern, die unterschiedliche Einstufungen durch das Organisationkomitee der Serie GTC Race haben, ist die Zeit vom Qualifying des niedrig eingestuften Fahrers ausschlaggebend für die Startaufstellung des Rennens GT60 powered by Pirelli.

Bei gleicher Fahrereinstufung durch das Organisationkomitee der Serie GTC Race (Beispiel Bronze/Bronze) darf das Team die Entscheidung treffen, wer das Qualifying GT60 powered by Pirelli absolviert. derjenige Fahrer, den das Team gewählt hat, muss auch den Start des Rennens GT60 powered by Pirelli fahren!

Der andere Fahrer darf auch am Qualifying teilnehmen. Dessen Zeit wird jedoch nicht berücksichtigt.

GT4 und andere Nicht-GT3-Klassen:

Sind zwei Fahrer eingeschrieben/genannt, dürfen beide am Qualifying GT60 powered by Pirelli teilnehmen. Die beste Zeit im Qualifying entscheidet über die Startaufstellung. Dem Team bleibt die Wahl des Startfahrers freigestellt.

7.3.3.2 Qualifying GT Sprint

Das Qualifying zu den Rennen des GT Sprint geht über eine Zeit von jeweils 20 Minuten.

Qualifying 1 bestimmt die Startaufstellung zu Rennen 1.

Qualifying 2 bestimmt die Startaufstellung zu Rennen 2.

GT3 (Klasse 1 und Klasse 2):

Bei Einschreibung/Gaststart mit zwei Fahrern in einer GT3-Klasse, ist nur der niedrigere eingestufte Fahrer in Qualifying 1 startberechtigt und seine schnellste gefahrene Rundenzeit, bestimmt die Startaufstellung für das Rennen 1, welches er absolvieren muss.

Gibt es einen zweiten Fahrer in der Einschreibung/Gaststart in einer GT3-Klasse, so ist nur der höher eingestufte Fahrer in Qualifying 2 startberechtigt und seine schnellste gefahrene Rundenzeit bestimmt den Startplatz für Rennen 2, welches er absolvieren muss.

Bei gleicher Fahrereinstufung durch das Organisationkomitee der Serie GTC Race (Beispiel Platin/Platin, Gold/Gold, Silber/Silber, Bronze/Bronze) darf das Team die Entscheidung treffen, wer Qualifying 1 und Qualifying 2 absolviert.

GT4 und andere Nicht-GT3-Klassen:

Sind zwei Fahrer eingeschrieben/genannt, ist dem Team freigestellt, welcher Fahrer an Qualifying 1 GT Sprint und welcher Fahrer an Qualifying 2 GT Sprint teilnimmt. Bei zwei Fahrern muss zwingend jeder eines der beiden Qualifyings absolvieren. Dieses bestimmt seine Startaufstellung für Rennen 1 GT Sprint, bzw. Rennen 2 GT Sprint.

7.3.3.3 Nominierung für das Qualifying

Bei zwei eingeschriebenen/genannten Fahrern auf einem Fahrzeug muss das Team spätestens 30 Minuten nach dem 2. Freien Training den Fahrer für alle Rennen bestimmt haben und per Nominierungsliste der GTC Race-Organisation übergeben haben.

Nach der Abgabe der Nominierungslisten sind keine Änderungen mehr möglich.

7.3.3.4 Unterbrechung des Qualifyings

Bei einer Unterbrechung des Qualifyings werden alle Zeitnahme-Systeme gestoppt.

Beträgt die Restfahrzeit bei einem Abbruch einer Unterbrechung weniger als drei Minuten, muss ein Qualifying nicht neu gestartet werden. In diesem Fall wird die Startaufstellung anhand der schnellsten gewerteten Runde je Fahrer ermittelt.

Über den endgültigen Abbruch des Qualifyings entscheidet der Renndirektor/Rennleiter.

7.3.3.5 Abbruch des Qualifyings

Wird ein Qualifying bei einer Restfahrzeit von mehr als drei Minuten abgebrochen und nicht wieder neu gestartet bzw. konnte aufgrund besonderer Umstände ein Qualifying nicht stattfinden, wird die Startaufstellung für den Wertungslauf nach dem aktuellen Tabellenstand der Fahrerwertung gebildet. Maßgeblich ist der Tabellenstand des für das entsprechende Qualifying genannten Fahrers. Bei der ersten Veranstaltung wird in diesem Fall, die Startaufstellung für den Wertungslauf nach den Zeiten des Freien Trainings gebildet.

7.3.3.6 Richtlinien im Qualifying

Eine Rundenzeit wird für ungültig erklärt, wenn ein Fahrer in einem Sektor eine schnellere Zeit (als die bis dahin persönlich schnellste Zeit) erreicht, während in diesem Sektor gelbe Flaggen gezeigt werden. Die Rennleitung und/oder die Stewards können zusätzliche Strafen oder Klassifizierungen verhängen.

Wenn ein Fahrer in einem Sektor, in dem gelbe Flaggen gezeigt werden, die schnellste Sektorzeit insgesamt erzielt, wird die Rundenzeit für ungültig erklärt. Diese Regel gilt auch, wenn in vorherigen Runden keine Rundenzeit aufgezeichnet wurde.

Das Zurückschieben der Fahrzeuge in die Box ist während der Qualifyings ausschließlich für größere Reparaturen gestattet. Die Technischen Kommissare müssen zu jeder Zeit freie Sicht auf die Fahrzeuge haben.

Jeder startberechtigte Fahrer hat mindestens eine (1) gezeitete Trainingsrunde im Training oder Qualifying zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, kann die Zulassung zum Wertungslauf verweigert werden. Die endgültige Entscheidung hierüber trifft der Renndirektor/Rennleiter nach schriftlichem Antrag des Teams.

7.3.4 Startaufstellung

Die Startaufstellung erfolgt in Blöcken der Klassen 1-3 und der Klasse 4.

Anhand des Ergebnisses Qualifying werden die schnellsten Teilnehmer der Klassen 1-3 aufgestellt. Hinter dem letzten Fahrzeug der Klasse 1, Klasse 2 oder Klasse 3 kommt das schnellste Fahrzeug der Klasse 4, welchem die weiteren Platzierten der Klasse 4 folgen.

Bei der Einfahrt in die Startaufstellung ist nur eine (1) Erkundungsrunde (Reconnaissance Lap) erlaubt.

Eine weitere Durchfahrt durch die Boxengasse ist nicht erlaubt und führt zu einer Wertungsstrafe.

7.4 Startarten

Die Wertungsläufe werden wie folgt gestartet:

- rollender Start (Indianapolis-Start)

7.5 Wertungsläufe

Nach Ablauf der vorgesehenen Zeit wird der Führende bei seiner nächsten Zieldurchfahrt abgewinkt. Die Ziellinie gilt sowohl auf der Strecke als auch in der Boxengasse. Für die Wertungsläufe gelten die gesonderten Reifenbestimmungen.

Das Zurückschieben der Fahrzeuge in die Box ist während der Wertungsläufe ausschließlich für größere Reparaturen gestattet. Die Technischen Kommissare müssen zu jeder Zeit freie Sicht auf die Fahrzeuge haben.

7.5.1 GT60 powered by Pirelli

Das GT60 powered by Pirelli geht über eine Renndistanz von 60 Minuten.

GT3 (Klasse 1 und Klasse 2):

Bei zwei eingeschriebenen/genannten Fahrern absolviert der niedrigere eingestufte Fahrer den Start des GT60 powered by Pirelli-Rennens. Bei gleicher Einstufung startet der Fahrer, den das Team zum Qualifying per Nominierungsliste, spätestens 30 Minuten nach dem 2. Freien Training der GTC Race-Organisation übergeben hat und dessen beste Zeit für die Startaufstellung ausschlaggebend war.

GT4 und andere Nicht-GT3-Klassen:

Bei zwei eingeschriebenen Fahrern bleibt dem Team die Wahl des Startfahrers GT60 powered by Pirelli überlassen. Spätestens 30 Minuten nach dem 2. Freien Training muss das Team den Fahrer bestimmt und per Nominierungsliste der GTC Race-Organisation übergeben haben.

Bei GT3-Fahrzeugen gibt es zugelassene Paarungen und anhand der unten beschriebenen Tabelle ergeben sich folgenden Wertungen:

Wertung	Fahrer 1	Fahrer 2
PRO	PRO	PRO
PRO	SemiPRO	PRO
SemiPRO	SemiPRO	SemiPRO
SemiPRO	AM	SemiPRO
SemiPRO	AM	PRO
AM	AM	AM
Nicht zugelassen	PRO	[Kein Fahrer]

Punktevergabe:

Die Punkte sind Fahrer- und nicht Fahrzeugbezogen.

Die Punktevergabe erfolgt gemäß Art. 8.1.

Zugelassene Starts:

Pro Fahrzeug sind max. zwei (2) Fahrer im GT60 powered by Pirelli nenn- und teilnahmeberechtigt und müssen mit der Einschreibung/Gaststart bekanntgegeben werden. PRO-Fahrer dürfen nicht als Einzelfahrer eingeschrieben oder genannt werden.

Handicapgewichte:

Entsprechend der Zusammensetzung der GT3-Paarung erhält jedes Fahrzeug ein Handicapgewicht. Die Höhe ergibt sich aus der folgenden Tabelle der Fahrereinstufungen:

Kategorie	PRO	SemiPRO	AM
PRO	40 kg	30 kg	20 kg
SemiPRO	30 kg	20 kg	10 kg
AM	20 kg	10 kg	0 kg

Wird das gesamte Rennen durch einen GT3-Fahrer (nur bei Silber und Bronze erlaubt) absolviert, ergibt sich das Handicapgewicht gemäß der oben aufgeführten Tabelle als Fahrerzusammensetzung gleicher Einstufung.

GT3-Beispiel: Fahrerpaarung A (PRO) / B (AM) fährt gemeinsam das GT60 powered by Pirelli. Aus dieser Fahrerpaarung ergibt sich ein Handicapgewicht von 20 kg. Fahrer C (SemiPRO) startet allein in die Sonderwertung GT60 powered by Pirelli. Hieraus ergibt sich ein Handicapgewicht von 20 kg.

Das Organisationskomitee hat das Recht einzelne Fahrer/Fahrzeuge (auch während der Veranstaltung) mit Gewichtshandicap zu versehen.

Platzierungsgewicht:

Im GT60 powered by Pirelli werden nach den Platzierungen 1, 2 und 3 im Gesamtergebnis Gewichte in die Fahrzeuge platziert. Diese Gewichte gelten für das nächste Rennwochenende. Beispiel: Wurde ein Sieg im Rennen GT60 powered by Pirelli am zweiten Rennwochenende erzielt, so gilt das Platzierungsgewicht für das Qualifying und Rennen GT60 powered by Pirelli des dritten Rennwochenendes. Diese Gewichte gelten nicht für das Freie Training.

Die Höhe des Platzierungsgewicht ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

Platz GT60 powered by Pirelli Gesamtergebnis	Platzierungsgewicht
1.	20 kg
2.	10 kg
3.	5 kg

Einzelheiten und Erklärungen zu den Platzierungsgewichten (Ballast) Teil 2 Art. 1.6.

7.5.2 GT Sprint

Die Rennen GT Sprint gehen über zwei Läufe mit jeweils einer Zeit von 30 Minuten.

GT3 (Klasse 1 und Klasse 2):

Bei zwei eingeschriebenen/genannten Fahrern absolviert der niedrigere eingestufte Fahrer das Rennen 1 GT Sprint.

Gibt es einen zweiten Fahrer in der Einschreibung/Gaststart für GT3 so ist nur der höher eingestufte Fahrer für Rennen 2 GT Sprint startberechtigt.

Bei gleicher Einstufung absolviert Rennen 1 GT Sprint der Fahrer, den das Team zum Qualifying 1 per Nominierungsliste, bis spätestens 30 Minuten nach dem 2. Freien Training der GTC Race-Organisation übergeben hat.

GT4 und andere Nicht-GT3-Klassen:

Bei zwei eingeschriebenen Fahrern startet jeder Fahrer in das jeweilige Rennen nach seinem Qualifying-Ergebnis. 30 Minuten nach dem **2.** Freien Training muss das Team den Fahrer bestimmt und per Nominierungsliste der GTC Race-Organisation übergeben haben.

Handicapgewichte:

Entsprechend der GT3-Einstufung in AM, SemiPRO und PRO erhält der jeweilige Fahrer im GTC Race ein Handicapgewicht in sein Fahrzeug.

Die Höhe des Handicapgewichts ergibt sich aus der folgenden Tabelle der Fahrereinstufungen:

Kategorie	Handicapgewicht
AM	0 kg
SemiPRO	20 kg
PRO	40 kg

Punktevergabe:

Die Punktevergabe erfolgt gemäß Art. 8.1

Platzierungsgewicht:

Im GTC Race werden nach den Platzierungen 1, 2 und 3 im jeweiligen Gesamtergebnis Gewichte in die Fahrzeuge platziert.

Diese Gewichte gelten für das nächste Rennwochenende des Fahrers.

Beispiel: Wurde ein Sieg in Rennen 1 des GT Sprint am zweiten Rennwochenende erzielt, so gilt das Platzierungsgewicht für Qualifying und Rennen 1 GT Sprint des dritten Rennwochenendes. Diese Gewichte gelten nicht für das Freie Training.

Die Höhe des Platzierungsgewicht ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

Platz GT Sprint Gesamtergebnis	Platzierungsgewicht
1.	20 kg
2.	10 kg
3.	5 kg

Diese Platzierungsgewichte werden nach jedem Rennen neu vergeben.

Die Platzierungsgewichte sind fahrerbezogen und werden vom Fahrer auch auf andere Fahrzeuge übertragen.

Bei Fahrzeug- oder Teamwechsel bleiben die jeweiligen Platzierungsgewichte des jeweiligen Fahrers erhalten.

Dies gilt auch, wenn nur einer, der eventuellen zwei Piloten, die das Ergebnis eingefahren haben, beim nächsten Rennen antritt.

Anmerkung:

Einzelheiten und Erklärungen zu den Gewichten in Teil 2, Art. 1.4 Platzierungsgewicht/ Zusatzgewicht (Ballast)

7.5.3 Unterbrechung eines Wertungslaufes durch rote Flagge

Es darf an den Fahrzeugen gearbeitet werden, sobald diese in der Startaufstellung zum Stehen gekommen oder zu ihren Boxen gefahren sind, wobei jegliche Art von Arbeit die

Wiederaufnahme des Wertungslaufs jedoch nicht behindern darf;

- Be- und Enttanken ist verboten;
- Nur Teammitglieder und Offizielle sind in der Startaufstellung zulässig.

Speziell wird hier auf das DMSB-Rundstrecken-Reglement (Art. 16) verwiesen.

7.5.4 Parc Fermé-Bestimmungen

Die Wettbewerbsfahrzeuge unterliegen nach Wettbewerbsablauf auf dem gesamten Gelände den Bestimmungen des Parc Fermé. Sollte ein Wettbewerbsfahrzeug im Qualifying oder Wertungslauf vor Ende der Wettbewerbszeit abgestellt werden, so beginnt ab diesem Zeitpunkt die Parc Fermé-Bestimmung.

Das jeweilige Lenkrad jedes Wettbewerbsfahrzeugs hat sich in seiner festgelegten Position auf der Lenkstange zu befinden. Zudem muss das Getriebe in Neutralstellung sein.

7.5.5 Siegerehrung

Unmittelbar nach Ende der Wertungsläufe findet die Siegerehrung der drei Erstplatzierten im Gesamtklassement statt. Der Ort wird in der Fahrerbesprechung bekanntgegeben. Auf dem Podium ist von jedem Fahrer eine vom Reifenpartner zur Verfügung gestellte Kappe als Kopfbedeckung zu tragen.

Zusätzlich gibt es eine Ehrung der Klassensieger und ggfs. der Sonderwertungen. Der Ort wird in der Fahrerbesprechung bekanntgegeben.

Zu jeder Siegerehrung ist im Fahreroverall zu erscheinen!

7.5.6 Besonderheit Verwarnungen

Ein Teilnehmer kann von den Sportkommissaren durch die Änderung der Startposition für die laufende oder eine oder mehrere nachfolgende Veranstaltungen bestraft werden.

Jeder Fahrer, gegen den im Verlauf der gleichen Saison fünf (5) Verwarnungen ausgesprochen werden, wird nach Auferlegung der fünften Verwarnung beim nächsten Wertungslauf um fünf (5) Positionen in der Startaufstellung zurückversetzt, an dem der Fahrer teilnimmt.

Jeder Fahrer, gegen den im Verlauf der gleichen Saison acht (8) Verwarnungen ausgesprochen werden, wird nach Auferlegung der achten Verwarnung beim nächsten Wertungslauf um zehn (10) Positionen in der Startaufstellung zurückversetzt, an dem der Fahrer teilnimmt. Nach erfolgter Rückversetzung um zehn (10) Startplätze werden alle Verwarnungen im Sinne dieses Artikels gelöscht.

Die Änderung der Startposition gilt im GT Sprint pro Fahrer und im GT60 powered by Pirelli pro Fahrerpaarung. Verwarnungen in GT Sprint und GT60 powered by Pirelli werden separat gezählt. Verwarnungen im Freien Training zählen zum GT Sprint.

Sollte die Strafe für eine oder mehrere nachfolgende Veranstaltungen ausgesprochen werden und einer der Fahrer wechselt zu einer neuen Fahrerpaarung, gilt die Strafe für die ursprüngliche und die neue Fahrerpaarung. Wechseln beide Fahrer in neue Fahrerpaarungen, gilt die Strafe für beide neuen Fahrerpaarungen, jedoch nicht für neue Fahrer auf dem ursprünglichen Fahrzeug.

7.6 GT4 Kader

Im GTC Race gibt es in der Saison 2024 den GT4 Kader. Nachfolgend die Teilnahmeberechtigung, Durchführung und Förderung.

7.6.1 Teilnahmeberechtigung

Eingeschriebene Fahrer im Alter von 16 bis einschließlich 30 Jahren, mit einer gültigen Rennlizenz und Bronze- oder Silber-Einstufung gemäß der „FIA-Driver Categorisation - Public list“, sind zur Teilnahme am GT4 Kader des GTC Race in der Saison 2024 berechtigt.

Die Teilnahme ist ausschließlich in homologierten GT4-Fahrzeugen gestattet.

7.6.2 Durchführung

Anhand der Punkteregelung (beschrieben in 8.1. für die Klasse 4 des GT4 Kader) wird eine Meisterschaftswertung erstellt. Punkte für die Förderung, wie unter 7.6.3 beschrieben, können nur im Rennen des GT Sprint gesammelt werden.

Jeder GT4 Kader-Pilot darf nur an einem Rennen des GT Sprint pro Rennwochenende teilnehmen.

Persönliche Punkte in der Meisterschaft werden nur für den jeweiligen Fahrer erfasst.

7.6.3 Förderung

Bester und zweitbesten 16- bis 30-Jähriger, bester 16- bis 23-Jähriger und ein Wildcard-Pilot der Wertung GT Sprint werden am Ende der Saison 2024 zum GTC Race Sichtungstest mit einem GT3 eingeladen.

Die Ernennung des Wildcard-Piloten erfolgt durch eine Jury und ist nicht anfechtbar.

Zeit, Ort und Team des GTC Race Sichtungstest, nach der Beendigung der Saison 2024, bestimmt die Organisation des GTC Race und wird den vier GTC Race Sichtungspiloten rechtzeitig mitgeteilt.

Eine von der GTC Race zu bestimmende Jury wird in Zusammenarbeit mit dem durchführenden GT3-Einsatzteam anhand von verschiedenen Kriterien eine Auswahl über den nächsten GTC Race Förderpiloten treffen.

GTC Race klärt Details über den Ablauf der Saison in einem Einzelvertrag mit dem GTC Race Förderpiloten.

7.6.4 Sonstiges

Jeder Fahrer im GT4 Kader ist verpflichtet, ein Logo am oberen Teil der Ärmel seines Overalls zu tragen. Siehe Teil 3 Anlagen/Zeichnungen - Anlage 1 Fahreroverall.

Während der Rennwochenenden werden Kaderbesprechungen zu bestimmten Themen durchgeführt. Diese werden dem GT4 Kader frühzeitig am Wochenende mitgeteilt.

Jeder Pilot des GT4 Kader darf allein am GT60 powered by Pirelli teilnehmen.

8. Wertung

8.1 Punktevergabe

Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer, der die gefahrene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat.

Alle Teilnehmer, die gestartet sind, werden gewertet, sofern sie mindestens 75% der Distanz des Siegers zurückgelegt haben.

Sollte ein Rennen abgebrochen und nicht mehr aufgenommen werden, wird die Wertung zu dem Zeitpunkt erfolgen, zu dem das (gesamt-) führende Fahrzeug das vorletzte Mal die Ziellinie überquert hat, bevor das Rennen unterbrochen bzw. abgebrochen wurde.

Jeder eingeschriebene Pilot erhält Punkte für die jeweilige Platzierung. Die Punkte sind fahrer- und nicht fahrzeugbezogen.

Bei Fahrzeug- oder Teamwechsel bleiben die Punkte des jeweiligen Fahrers erhalten.

Die Punktevergabe der Serie GTC Race wird im Folgenden aufgeführt:

GT Sprint

Bei den Rennen des GT Sprint sind die Besonderheiten der Klasse 4 (GT4) in Bezug des GT4 Kader zu beachten. Einzelheiten unter 7.6.

Eingeschrieben als Einzelfahrer:

Das beste Einzelergebnis in einer der beiden Sprintrennen GT Sprint wird als Punktezah der Meisterschaft gutgeschrieben. Ausnahme bildet der GT4 Kader, wie unter 7.6 beschrieben ist.

Eingeschrieben mit zwei Fahrern:

Jeder Fahrer erhält für sein Sprintrennen GT Sprint am Rennwochenende Punkte für seine jeweilige Platzierung. Diese ermittelte Punktezah wird jedem der beiden Fahrer jeweils in der Meisterschaft gutgeschrieben.

Doppelstart auf zwei Fahrzeugen in gleicher Klasse: Nur das jeweils beste erzielte Ergebnis wird in der Meisterschaft gutgeschrieben. Ausnahme bildet hier der GT4 Kader, wie unter 7.6 beschrieben ist.

GT60 powered by Pirelli

Startet ein Pilot auf zwei Fahrzeugen in der gleichen Klasse, so wird nur das beste erzielte Ergebnis für die Meisterschaft herangezogen.

Startet ein Pilot auf einem GT3 und zusätzlich auf einem anderen nicht-GT3-Klasse, so werden beide Ergebnisse zur Meisterschaft herangezogen.

Alle übrigen Fahrzeuge werden nach ihren Klassen gewertet.

Die Vergabe der Punkte erfolgt für alle Klassen nach folgendem Punktesystem:

Punkteverteilung

Platz 1:	25 Punkte
Platz 2:	20 Punkte
Platz 3:	16 Punkte
Platz 4:	13 Punkte
Platz 5:	11 Punkte
Platz 6:	10 Punkte
Platz 7:	9 Punkte
Platz 8:	8 Punkte
Platz 9:	7 Punkte
Platz 10:	6 Punkte
Platz 11:	5 Punkte
Platz 12:	4 Punkte
Platz 13:	3 Punkte
Platz 14:	2 Punkte
Platz 15:	1 Punkt

Sollten weniger als drei Fahrzeuge in einer Wertung starten, so werden nur halbe Punkte vergeben.

Nicht eingeschriebene Fahrer (Gaststarter) erhalten keine Punkte.
Nachfolgende, eingeschriebene Fahrer rücken in der Punktwertung auf.

Sollten weniger als drei Fahrer pro Klasse starten, so behält sich der Serienausschreiber vor, Klassen zusammenzulegen.

Der/Die Fahrer, deren Klasse zusammengelegt wurde, erhält Punkte in der zusammengelegten Klasse, die in seine ursprüngliche Klasse übertragen werden können.

Sollte ein Fahrer während der Saison eine andere Fahrereinstufung (AM, SemiPro, PRO) durch das Organisationskomitee erhalten, so werden seine Punkte in die neue Fahrereinstufung übernommen.

Streichresultate:

Im GT Sprint und GT60 powered by Pirelli gibt es keine Streichresultate.

Wechselt ein Fahrer/Bewerber (außer von Klasse 1 in Klasse 2 oder umgekehrt) in der laufenden Saison die Klasse, fängt er in der neuen Klasse wieder bei null Punkten an, die vorher erreichten Punkte in der anderen Klasse bleiben erhalten. Das Gesamtklassement ist davon nicht betroffen.

T-Cars oder Ersatzfahrzeuge können während der Veranstaltung zugelassen werden. Wurde mit ihnen nicht die Qualifikation gefahren, so entscheidet die Rennleitung, ob ein Start vom letzten Startplatz des gesamten Feldes erfolgen darf. Es muss eine schriftliche Genehmigung vom Rennleiter eingeholt werden.

Zur Punktevergabe zählen nur die offiziellen Ergebnislisten der jeweiligen Veranstalter. Diese sind nur bei der jeweiligen Veranstaltung erhältlich. Einspruch gegen den aktuellen Punktestand ist nur innerhalb einer Woche nach Erhalt / Veröffentlichung des Punktestands unter Vorlage der offiziellen Ergebnislisten möglich.

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Meisterschaft- bzw. Serienwertung durch den Serienausschreiber eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese von dem Serienausschreiber vorgenommen werden. Beschwerden zur Serienwertung sind an den Serienausschreiber zu richten. Gegen die Entscheidung des Serienausschreibers ist kein Rechtsmittel möglich.

8.1.1 Sonderwertung bzw. Sonderläufe

Es werden im GTC Race verschiedene Sonderwertungen, bzw. Sonderläufe ausgetragen
Teilnahmeberechtigt sind alle eingeschriebenen Teilnehmer der Saison 2024.

a) GT3 GT60 powered by Pirelli-Meisterschaft

Der oder die GT3-Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl in seiner/ihrer Wertung nach allen Wertungsläufen im GT60 powered by Pirelli erhält jeweils den Titel:

GT3 AM Meister 2024 GT60 powered by Pirelli
GT3 SemiPro Meister 2024 GT60 powered by Pirelli
GT3 PRO Meister 2024 GT60 powered by Pirelli

b) GT3 Wertungsmeisterschaften GT Sprint

Der GT3-Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl in seiner Wertung nach allen seinen gewerteten Sprintrennen des GT Sprint erhält jeweils den Titel:

GT3 AM Meister GT Sprint 2024

c) GT3 Teamwertung GT Sprint

Das bestplatzierte eingeschriebene GT3-Fahrzeug eines Teams im Gesamtergebnis GT Sprint wird gewertet. Punkte können jeweils in Rennen 1 und Rennen 2 erzielt werden. Die Punktevergabe ergibt sich aus dem Punktesystem der GT3-Klasse. Das Team mit der höchsten Punktezahl aller Rennen am Ende der Saison erhält den Titel GT3 Teammeister GT Sprint.

d) GT4 Junior Meisterschaft GT Sprint

Der GT4-Fahrer (16 bis einschließlich 23 Jahre) mit der insgesamt höchsten Punktzahl von seinen gewerteten Sprintrennen GT Sprint ist GT4 Junior Meister.

e) GT4 Trophy Meisterschaft GT Sprint

Der GT4-Fahrer (ab 31 Jahre) mit der insgesamt höchsten Punktzahl von seinen gewerteten Sprintrennen GT Sprint ist GT4 Trophy Meister. Voraussetzung sind mindestens drei Punktwertungen in der Saison 2024.

f) GT4 Teamwertung GT Sprint

Das bestplatzierte eingeschriebene GT4-Fahrzeug eines Teams im Gesamtergebnis GT Sprint wird gewertet. Punkte können jeweils in Rennen 1 und Rennen 2 erzielt werden. Die Punktevergabe ergibt sich aus dem Punktesystem der Klasse 4. Das Team mit der höchsten Punktezahl aller Rennen am Ende der Saison erhält den Titel GT4 Teammeister GT Sprint.

8.2 Punktegleichheit

Besteht bei der Endauswertung Punktegleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weiteren Plätze aller durchgeführten Läufe. Sollte nach Anwendung dieser Auswertung weiterhin Punktegleichheit bestehen, so entscheidet die zuerst erreichte beste Platzierung.

9. Private Trainings und Tests

N/A

10. Dokumentenabnahme

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

- Nennbestätigung
- Bewerberlizenz/DMSB-Sponsor-Card
- Fahrerlizenz
- Auslandsstartgenehmigung des Heimat ASN
- medizinische Eignungsbestätigung

Der Teamverantwortliche muss bei der Dokumentenabnahme vor dem offiziellen Beginn der Veranstaltung (Zeit und Ort werden im Vorfeld per Veranstalterinfos bekanntgegeben), die Fahrer-ID (Fahrer 1 oder Fahrer 2) festlegen und bekannt geben.

10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme

Wird mit den Fahrerinfos zur jeweiligen Veranstaltung mitgeteilt.

10.2 Fahrerbesprechung / Briefing

Der Ort der Fahrerbesprechung/des Briefings ist in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen angegeben und wird mit den Fahrerinfos zur jeweiligen Veranstaltung mitgeteilt.

Eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme an der Fahrerbesprechung/dem Briefing (gemäß Unterschriftenliste) zieht ohne besonderes Strafverfahren eine Geldbuße in Höhe von 500,- Euro nach sich.

11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen. Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird (inkl. Startnummern sowie allen Pflichtaufklebern der Serienpartner) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen:

- Wagenpass oder Fahrzeugschein/Zulassungsbescheinigung Teil I
- Homologationsblatt (falls zutreffend)
- Zertifikat für Überrollvorrichtung
- Zertifikat des Sicherheits-Kraftstofftanks

Die Technische Abnahme der Fahrer-Sicherheitsausrüstung (Helm, Overall, etc.) findet in den Räumlichkeiten der Technischen Kommissare statt. Hierfür werden zwei Zeitslots zu mindestens einer Stunde zur Verfügung gestellt. Der genaue Ort, sowie die Zeiten werden mittels der Teaminfo vor der Veranstaltung mitgeteilt. Sollte eine Technische Abnahme der Fahrer-Sicherheitsausrüstung aus dringenden Gründen in den genannten Zeiten nicht möglich sein, ist schriftlich eine alternative Zeit beim Technischen Delegierten (technik@gtc-race.de) vorzuschlagen. Diese muss spätestens 60 Minuten vor dem Beginn der ersten offiziellen Session (z.B. Freies Training 1) des GTC Race / GT60 powered by Pirelli sein.

a) Der Homologationsstand und eventuelle Homologationserweiterungen des Fahrzeuges müssen bei der technischen Abnahme schriftlich mitgeteilt werden.

b) Der Bewerber muss zu jeder Zeit dem Technischen Kommissar die für die Veranstaltung gekennzeichneten Reifen zur Verfügung stellen können.

c) Nach Abstimmung mit dem Technischen Kommissar, können Fahrzeuge oder Bauteile des Fahrzeuges nach einer Veranstaltung auch außerhalb des Veranstaltungsgeländes durch den Technischen Kommissar oder vom DMSB beauftragte Personen überprüft werden. Das Ergebnis bleibt so lange vorläufig, bis die Sportkommissare über das Überprüfungsergebnis in Kenntnis gesetzt wurden. Die Sportkommissare treffen im Anschluss ihre Entscheidung.

d) Die für die Nachuntersuchung anfallenden Kosten für Demontage und Montage, sowohl während als auch nach der Veranstaltung, trägt der Bewerber.

e) Verliert ein Fahrzeug während eines Zeittrainings oder Wertungslaufes Teile, so liegt es im Ermessen des Technischen Kommissars ob und welches verlorene Teil beim Wiegen berücksichtigt wird.

f) Kontrollmaßnahmen an den Wettbewerbsfahrzeugen können zu jeder Zeit durch die Technischen Kommissare durchgeführt werden. Hierfür müssen sich die Bewerber auf entsprechende Zeitspannen einstellen.

g) Alle Fahrzeuge müssen zu jeder Zeit der Veranstaltung die laut Balance of Performance (BoP) bzw. Homologation erforderlichen Mindesthöhen und den Maximalsturz aufweisen. Die Messung erfolgt auf der Messplatte der Technischen Abnahme, bzw. auf einem von den Technischen

Kommissaren vorher definierten Bereich, ohne Fahrer. Der Bewerber darf zur Durchführung der Messung den Reifendruck auf 1,5 bar erhöhen.

11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen

N/A

11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen

siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung, Fahrerinfos bzw. Aushang

12. Rennen

12.1 Verwendung von Reifen

a) Regenreifen

Zugelassen sind ausschließlich vor Ort gekennzeichnete Reifen des Serienpartners Pirelli. Die Anzahl ist freigestellt.

Regenreifen dürfen während eines Trainings, eines Zeittrainings oder eines Wertungslaufes nur verwendet werden, wenn die Session durch den Renndirektor zu „wet practice“ / „wet race“ / „wet track“ erklärt wurde.

b) Slickreifen

Alle Slickreifen werden durch den Serienpartner Pirelli ausgegeben und gescannt und müssen aus dem am Veranstaltungsort befindlichen Lagers des Herstellers stammen. Der Reifensatz für das GT60 powered by Pirelli wird entsprechend markiert.

Die Teilnehmer erhalten mit ausreichendem Vorlauf Reifenprotokolle, auf denen die ihnen zugewiesenen Reifen mittels Barcode und Kennung aufgeführt sind. Die Reifen sind auf dem Reifenprotokoll mit folgender Kennung hinter dem Barcode gekennzeichnet:

- GT60 powered by Pirelli → „G“
- GT Sprint → „S“

Für eine zweifelsfreie Identifikation der Slickreifen müssen diese über eine im Produktionsprozess eingebrachte Kennzeichnung (FIA-Barcode-Etikett) verfügen. Spätestens 120 Minuten bevor die Boxenampel des jeweiligen Wertungslaufs (Zeittraining oder Rennen) auf Grün geschaltet wird, müssen die Reifenprotokolle unterschrieben bei den für GTC Race zuständigen Technischen Kommissaren abgegeben werden. Unstimmigkeiten auf den Reifenprotokollen müssen den Technischen Kommissaren umgehend mitgeteilt werden.

Es gelten folgende Slickreifenlimits pro Rennwochenende:

Ein (1) Satz erlaubt für Qualifying und Rennen GT60 powered by Pirelli

Im Falle eines Reifenschadens darf der beschädigte Reifen durch einen für das GT Sprint gekennzeichneten Reifen ersetzt werden. Dieser Reifenschaden muss den Technischen Kommissaren umgehend angezeigt werden. Bei Vorliegen eines Reifenschadens, der durch den Technischen Delegierten bestätigt wurde (ggf. in Abstimmung mit dem Reifenhersteller), darf dieser Reifen für das Rennen GT Sprint durch einen neuen Reifen ersetzt werden. Für diesen neuen Reifen wird dem Teilnehmer ein neues Reifenprotokoll ausgestellt, welchen umgehend unterschrieben den Technischen Kommissaren ausgehändigt werden muss.

Zwei (2) Satz erlaubt für beide Qualifying und beide Rennen GT Sprint

(1 Satz = 2 Vorder- und 2 Hinterreifen)

Bei den freien Trainingssitzungen über jeweils 40 Minuten können Reifen in beliebiger Zahl verwendet werden.

c) Zufahrt zur Strecke

Die Zufahrt zum Vorstart und aus dem Vorstart in die Boxengasse ist mit ungekennzeichneten Arbeits- oder Regenreifen gestattet. Das Team trägt die Verantwortung ein ausreichendes Zeitfenster für den Wechsel auf gekennzeichnete Reifen einzuplanen. Die Ausfahrt aus der Boxengasse auf die Strecke ist ab dem Zeittraining ausschließlich mit für die jeweilige Session gekennzeichneten Reifen gestattet.

Weitere Beschreibungen zu Reifen siehe Teil 2 Technisches Reglement 2.7

12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten

In allen Qualifyingssessions und Wertungsläufen des GTC Race gilt:

- Ein Einweiser („Lollipop“) darf dem Fahrzeug seine Halteposition anzeigen.
- Maximal zwei (2) Helfer dürfen Arbeiten am Fahrzeug durchführen.
- Zusätzlich beim GT60 powered by Pirelli ist es Fahrer 1 erlaubt Fahrer 2 beim Einsteigen/Anschlallen zu helfen. Entfernt sich Fahrer 1 sichtbar vom Fahrzeug, darf ein dritter Helfer Fahrer 2 beim Einsteigen/Anschlallen helfen. Kommt es zu keinem Fahrerwechsel, so darf der dritte Helfer den Fahrer unterstützen, wie z.B. Trinkflasche reichen.

Bei Handicap-Piloten ist eine zusätzliche Person zur Hilfe während des Fahrerwechsels GT60 powered by Pirelli ausschließlich zum Ein- oder Aussteigen/Anschlallen am Auto erlaubt.

- Sollte das Fahrzeug geschoben werden müssen (z.B. rückwärts), so darf der Einweiser bei diesem Vorgang helfen.
- Beim Pflichtboxenstopp der GT60 powered by Pirelli, ist es dem Einweiser erlaubt die Frontscheibe zu reinigen.

12.3 Sicherheit beim Boxenstopp und Verantwortlichkeit des Teilnehmers beim Start aus dem Boxenbereich

Jedes Teammitglied, das aktiv beim Boxenstopp beteiligt ist (auch der Einweiser), muss in der Boxengasse eine leuchtende gelbe oder orange-farbene Warnweste in jeder offiziellen Session der Serie tragen. Diese Westen sind vom Team zu beschaffen.

Es ist nicht erlaubt Equipment, Werkzeuge, Reifen oder andere Dinge in der working lane zu platzieren, während die jeweilige Session läuft und das Fahrzeug noch nicht an seinem vorgesehenen Platz zum Stehen kam.

Es liegt in der Teamverantwortung, dass das Fahrzeug nur dann bewegt oder abgefahren werden darf, wenn dies ohne Gefährdung anderer Teilnehmer möglich ist.

Fahrzeuge in der fast lane haben Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen in der working lane.

12.4 Pflichtboxenstopp

Unterbrochen wird die Sonderwertung GT60 powered by Pirelli durch einen Pflichtboxenstopp zwischen der 25. und 35. Rennminute (nicht vor 25 Min 00 Sek 000 und nicht nach 34 Min 59 Sek 999). Eine Einfahrt vor der 25. Minute oder nach der 35. Minute zählt nicht zum Pflichtboxenstopp. Nichteinhaltung dieser Vorgabe führt zu einer Bestrafung.

Ein Reifenwechsel von Slick- zu Slickreifen während des Pflichtboxenstopps ist nicht erlaubt. Ein Tausch der Reifen von der linken zur rechten Seite (und andersherum) ist ebenfalls nicht gestattet.

Erlaubt ist während des Pflichtboxenstopps lediglich ein Wechsel von Slick- auf Regenreifen oder von Regenreifen auf Slickreifen, wenn das Rennen zum „wet race“ erklärt geworden ist.

Auch bei einem Reifenschaden darf während des Pflichtboxenstopps der Reifen gewechselt werden. Der Reifenschaden, muss durch den Technischen Delegierten bestätigt werden (ggf. in Abstimmung mit dem Reifenhersteller).

Länge Pflichtboxenstopp:

Der Pflichtboxenstopp beträgt zwischen Ein- und Ausfahrt Boxengasse 120 Sekunden. Die genauen Orte der Messpunkte sind in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen angegeben bzw. werden in der obligatorischen Fahrerbesprechung mitgeteilt.

Nichtbeachtung Pflichtboxenstopp:

Bei Nichtbeachtung des Pflichtboxenstopps: Ersatzstrafe von 240 Sekunden

Unterschreitung der Mindestdauer des Pflichtboxenstopps:

Pro fehlende Sekunde fünf Strafsekunden. Beispiel: 115 Sekunden Ein- und Ausfahrt. 5 Sekunden Unterschreitung = 25 Sekunden auf das Rennergebnis.

Erlaubte Personen am Auto während des Pflichtboxenstopps: siehe Art. 12.2

13. Titel, Preisgeld und Pokale

13.1 Titel Gesamtsieger

Folgende Gesamtmeisterschaften werden am Ende der Saison vergeben:

a) GT3 Gesamtmeisterschaft GT Sprint

Der Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl aller GT3-Fahrzeuge in den gewerteten Sprintrennen des GT Sprint gewinnt die GT3-Sprintmeisterschaft und ist GT3-Sprintmeister.

b) GT4 Gesamtmeisterschaft GT Sprint

Der GT4-Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl von seinem gewerteten Sprintrennen GT Sprint gewinnt die GT4-Meisterschaft.

c) Klasse 3 Gesamtmeisterschaft GT Sprint

Der Klasse 3-Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl von seinem gewerteten Sprintrennen GT Sprint gewinnt die Klasse 3 Meisterschaft.

d) Gesamtmeisterschaft GT60 powered by Pirelli

Der oder die Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl in seiner/ihrer Klasse nach allen Wertungsläufen im GT60 powered by Pirelli erhält jeweils den Titel:

GT3 Gesamtmeisterschaft 2024 GT60 powered by Pirelli

GT4 Gesamtmeisterschaft 2024 GT60 powered by Pirelli

Klasse 3 Gesamtmeisterschaft 2024 GT60 powered by Pirelli

13.2 Preisgeld und Pokale Meisterschaft

Ein Preisgeld ist nicht vorgesehen.

Pokale werden für die Gesamtplätze 1 bis 3 vergeben.

14. Protest und Berufung

Bei Protesten und Berufung gilt das Internationale Sportgesetz der FIA, das Veranstaltungsreglement des DMSB, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB sowie bei Berufungen zur FIA die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA.

Protestkaution – zahlbar an den genehmigenden ASN der Veranstaltung:
Status International / National: siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung

Berufungskautiion – zahlbar an den DMSB:
Status National A 1.000,00 €

Berufungskautiion – zahlbar an die FIA: 6.000,00 €
(gem. Rechts- und Verfahrensregeln der FIA)

(Protest- und Berufungskautiionen sind mehrwertsteuerfrei)

15. Rechtsweg- und Haftungsausschluss

- (1) Bei Entscheidung der FIA, des DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare, des Serienausschreibers oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- (2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB und des Serienausschreibers können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte

Alle auf der Cloud befindlichen Medien unterliegen den Copyright- und Bildrechten der Driving Mobility GmbH & Co. KG.

Alle Fernsehrechte des GTC Race sowohl für terrestrische Übertragung als auch für Kabel- und Satellitenfernsehübertragung, alle Videorechte und alle Rechte zur Verwertung durch sämtliche elektronische Medien, einschließlich unterliegen an verschiedenen Rennwochenenden verschiedenen Rechteinhabern.

Jede Art von Aufnahmen, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung der Driving Mobility GmbH & Co. KG verboten.

Die Teilnehmer erklären sich damit einverstanden, dass alle ihre Bild- und Werberechte, die im Zusammenhang mit der Nennung im GTC Race entstehen, vom Serienausschreiber auch über das Jahr 2024 hinaus für die Vermarktung der Serie kostenfrei genutzt werden können.

17. Besondere Bestimmungen

Es gibt keine weiteren besonderen Serienbestimmungen.

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen

Im GTC Race kommen ausschließlich Fahrzeuge zum Einsatz, die den technischen Vorgaben dieses Reglements entsprechen.

Zugelassene Fahrzeuge und Klasseneinteilung:

Klasse 1 GT3

Gruppe GT3

Klasse 2

Gruppe GT3 Vorgängermodelle:

GT3-017 Audi R8 LMS ultra

GT3-023 BMW E89 Z4

GT3-024 Lamborghini LP560-4

GT3-025 Porsche 911 GT3 R

GT3-026 Corvette Callaway Z06 R GT3

GT3-028 Mercedes SLS AMG GT3

GT3-029 Ferrari 458 Italia GT3

GT3-031 McLaren MP4-12C

GT3-032 Aston Martin V12 Vantage GT3

GT3-035 Bentley Continental GT3

Klasse 3

FIA-Gruppe E1,

FIA-Gruppe E2-SH und

FIA-Gruppe E2-SC

Klasse 4

SRO GT4

GT3- und GT4-Fahrzeuge sind in der Klasse 3 nicht startberechtigt und müssen gemäß ihrer Einstufung in Klasse 1, 2 oder 4 starten.

Bei weniger als drei punkteberechtigten (eingeschriebenen) Fahrzeugen in der gleichen Leistungsklasse in Klasse 3 werden nur 50% der Punkte vergeben.

1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß

- Art. 251, 257 A, 277 des Anhangs J (FIA ISG)
- Art. 257 des Anhangs J (FIA ISG) 2011
- Art. 262 des Anhangs J (FIA ISG) 2002
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zum technischen Reglement (DMSB-Jahrbuch, blauer Teil), siehe auch Artikel 1.1 Sicherheitsausrüstung bei Veranstaltungen im Ausland
- Dieses technische Reglement
- Technisches Einzelreglement für Gruppen:
 - SRO GT4

1.3 Allgemeines/Präambel

Alles, was durch das geltende Reglement nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Verstöße gegen das Reglement zur Folge haben.

1.4 Fahrerausrüstung

Das Tragen von Overalls gemäß FIA-Norm 8856-2000 oder FIA 8856-2018 sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, Socken, Schuhen und Handschuhen gemäß FIA-Bestimmungen ist vorgeschrieben.

Zusätzlich muss ein Helm gemäß FIA-Bestimmungen (Anhang L des ISG) getragen werden.

Darüber hinaus ist die Verwendung des FIA-Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS®) vorgeschrieben.

1.5 Generelle Bestimmungen, erlaubte Änderungen und Einbauten

Es dürfen Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Fahrzeugs gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhaft gewordenen Teilen dienen.

Änderungen und Einbauten dürfen nur innerhalb des nachfolgend bestimmten Rahmens durchgeführt werden. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch identische Originalteile ausgetauscht werden.

Am kompletten Fahrzeug dürfen die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte durch gleichwertige, der Originalform entsprechende, Normteile ersetzt werden. Bei Gewinden sind Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) beizubehalten.

1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast

(Gewichtswert, Ermittlung, ggf. Referenzwaage, Befestigung von Ballast)

Klassen 1-4: Gemäß Einzelreglement / BoP der betreffenden Gruppe

Das erforderliche Mindestgewicht eines Fahrzeuges wird ohne Fahrer und ohne Kraftstoff ermittelt und ergibt sich aus der Addition der folgenden Gewichte:

- Mindestgewicht gemäß der Balance of Performance (BoP) vgl. Teil 2 Technisches Reglement Artikel 1.19
- Handicapgewicht gemäß Teil 1 Sportliches Reglement Artikel 7.5.1 und 7.5.2
- Fahrerballast gemäß Teil 2 Technisches Reglement Artikel 1.6 und 1.6.1
- Erfolgsballast gemäß Teil 1 Sportliches Reglement Artikel 7.5.1 und 7.5.2

Jeder Teilnehmer hat zu den angegebenen Zeiten (siehe Fahrer-Info zu den jeweiligen Rennwochenenden) die Möglichkeit sein Fahrzeug zur Kontrolle wiegen zu lassen.

Das Fahrzeug darf über die gesamte Veranstaltung ausschließlich auf den Wiegebereich geschoben werden. Um Beschädigungen der Waage zu verhindern, ist das Befahren der Waage mit eigener Motorleistung ausdrücklich verboten.

DMSB-Hinweis:

Die DMSB-Richtlinien für die Fahrzeugwägung (inkl. Kalibrierung bzw. Eichung von Waagen) müssen vom Veranstalter/Serienausschreiber beachtet werden. Demnach müssen mobile Waagen in Jahresabständen im Regelfall durch den Waagen-Hersteller überprüft werden. In Ausnahmefällen ist auch eine Kalibrierung/Überprüfung von einem staatlichen Eichamt zulässig, jedoch muss die Waage mindestens alle zwei (2) Jahre durch den Hersteller kalibriert werden.

Handicapgewicht / Platzierungsgewicht / Fahrerballast / Zusatzgewicht (Ballast)

Dieser Ballast muss aus festen und einheitlichen Blöcken, mit maximal 50 x 50 cm, bestehen. Der Ballast muss mittels Werkzeugs fest mit fünf (5) M12-Schrauben auf dem Boden des Fahrgastraums befestigt sein. Zu beachten ist das ISG Anhang J Artikel 257A.4.2.

Mindestens das Fahrerballast muss zu jeder Zeit der Veranstaltung auf die hier genannte Art und Weise im Fahrzeug befestigt sein und kann zu jeder Zeit auf Verlangen des Technischen Delegierten gesondert gewogen werden. Auch wenn der mitzuführende Fahrerballast zu einer Überschreitung des Mindestgewichts führt, ist dieser wie beschrieben mitzuführen.

Sollte der Bauraum zur Anbringung des Handicapgewichts, Fahrerballasts und Platzierungswichts nicht ausreichen, so ist eine Anbringung an alternativen zu der oben genannten Position erst nach Abnahme und Genehmigung des Technischen Kommissars zulässig.

1.6.1 Fahrerpaarungsgewichte und Ablauf Wiegevorgang

Das erforderliche Mindestgewicht des Fahrzeuges wird in der Balance of Performance (BoP) festgelegt, welche vor jeder Veranstaltung versendet wird.

Das Fahrergewicht bzw. Fahrerdurchschnittsgewicht beträgt mindestens 85 kg. Beträgt das Gewicht der Fahrer inkl. Fahrerausrüstung für die GT Sprint-Sessions weniger als 85 kg, so muss das Fahrzeug so viel Fahrerballast mitführen, dass die Differenz zu 85 kg aufgefüllt wird.

Wird ein Fahrzeug im GT 60 powered by Pirelli von zwei Piloten besetzt, wird das Durchschnittsgewicht der Fahrer herangezogen. Beträgt das Fahrerdurchschnittsgewicht weniger als 85 kg, so muss das Fahrzeug so viel Fahrerballast mitführen, dass die Differenz zu 85 kg aufgefüllt wird.

Die Fahrzeuge werden wie folgt gewogen:

Fahrer- und Fahrerpaarungsgewicht

- a) Alle Fahrer mit Fahrerausrüstung (Helm, Overall usw.) werden unmittelbar nach dem ersten freien Training gewogen. Die Fahrer haben sich unmittelbar nach dem Ende der Session zum festgelegten Wiegebereich zu begeben. Das Wiegeergebnis wird dem Fahrer mitgeteilt und gilt als akzeptiert, sobald der Fahrer den Wiegebereich verlässt.
- b) Ist ein Fahrzeug mit zwei Fahrern für GT60 powered by Pirelli besetzt, müssen beide Fahrer zum Wiegen erscheinen. Für Fahrerpaarungen wird zusätzlich ein Durchschnittsgewicht ermittelt und auf den nächsten ganzen Wert aufgerundet.
- c) Nach dem ersten freien Training wird für jeden Teilnehmer eine Übersicht veröffentlicht, welche die ermittelten Fahrergewichte zeigt.

Wiegen nach den Zeittrainings- und Wertungsläufen

Das Fahrzeug muss auf eigenen Rädern und ohne Zuhilfenahme der eigenen Motorleistung zum Wiegebereich gebracht werden. Das Anheben des Fahrzeuges mittels Hebeanlage, Wagenhebern oder anderen Hilfsmitteln ist verboten.

Während der Technischen Abnahme wird das Fahrzeug ohne Fahrer gewogen. Das Gesamtgewicht wird aus dem Fahrzeuggewicht und dem veröffentlichtem Fahrer- oder Fahrerpaarungsgewicht ermittelt. Das Fahrerpaarungsgewicht wird lediglich bei den Zeittrainings und Wertungsläufen mit eingerechnet, bei denen zwei Fahrer für den Wertungslauf (GT60 powered by Pirelli) eingeschrieben sind. Für das ermittelte Gesamtgewicht wird eine Messtoleranz von 2 kg berücksichtigt. Das Wiegeergebnis ist eine Sachrichterentscheidung.

Wird eine Unterschreitung des geltenden Mindestgewichts beim Wiegevorgang festgestellt, so wird das betroffene Fahrzeug im unveränderten Zustand und auf derselben Waage, sofort ein zweites und ein drittes Mal gewogen. Als tatsächliches Ergebnis gilt der Höchstwert dieser drei Wiegunen.

1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren

N/A

1.8 Abgasvorschriften

Die aktuellen DMSB-Abgasvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

Alle Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator gemäß DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein.

Diesel-Fahrzeuge Fahrzeuge müssen mit einem DMSB-homologierten Partikelfilter ausgerüstet sein.

1.9 Geräuschbestimmungen

Die maximal zulässigen Geräuschgrenzwerte betragen 138 dB(A) - gemessen nach LWA – Verfahren - und 106 dB(A) nach LP -Verfahren.

Dieser Geräuschwert wird nach der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode (obligatorisch für alle Rundstreckenveranstaltungen) ermittelt.

Die aktuellen DMSB-Geräuschvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

Für einzelne Rennstrecken können andere Geräuschgrenzwerte gelten. Diese sind in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen angegeben und werden durch die Fahrerinfos mitgeteilt.

Die Verwendung von Abgasanlagen, welche nicht dem Homologationsstand entsprechen, ist ausschließlich zur Einhaltung der geltenden Geräuschbestimmungen zulässig und bedürfen bei der technischen Abnahme die Zustimmung des Technischen Kommissars.

1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern

Die aktuellen FIA/DMSB-Vorschriften für Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeugen und Startnummern sind einzuhalten (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil). Dies gilt auch für Gaststarter.

ACHTUNG: Abweichungen von den FIA/DMSB-Bestimmungen bedürfen einer Sondergenehmigung des DMSB.

Unter Beachtung der FIA/DMSB Vorschriften für Startnummern und Werbung an Wettbewerbsfahrzeugen ist vorgeschrieben, die Original-Werbeaufkleber und Startnummernmatten der Serienpartner laut Anlage 1 (Klebeplan) anzubringen.

Der Serienausschreiber ist berechtigt, Werbung für Produkte und Firmen, die im Wettbewerb mit Serienpartner stehen, zu untersagen.

Bei Fahrzeugen, die über keine Fläche des vorderen bzw. hinteren polizeiliche Kennzeichen verfügen, ist eine Fläche von ca. 50 x 12 cm in unmittelbarer Nähe des Kennzeichens oder ein Schild mit Schrauben oder Nieten zu befestigen, wo der Werbeaufkleber angebracht werden kann.

Die Aufkleber werden vom Serienausschreiber gestellt und sind am jeweiligen Rennwochenende bei der Serienorganisation erhältlich.

Die ordnungsgemäße Anbringung an allen Wettbewerbsfahrzeugen wird bei der technischen Abnahme überprüft.

Für die Fahrerausrüstung gelten folgende Werbevorschriften:
Zwei (2) Aufnäher im Brustbereich links 5 cm unter dem Schlüsselbein. (siehe Anlage 2 Fahreroverall).

Die Aufnäher werden vom Serienausschreiber vor der Saison gestellt und sind zusätzlich am jeweiligen Rennwochenende bei der Serienorganisation erhältlich.

1.11 Sicherheitsausrüstung

Die Fahrzeuge müssen folgende Sicherheitsausrüstung aufweisen.
Die Artikelangaben beziehen sich, falls nicht anders angegeben auf den aktuellen Anhang J zum ISG.

Gruppe GT4

- Leitungen und Pumpen gemäß Art. 253.3.1 und 253.3.2 bzw. Art. 259.6.2
- Ölsammelbehälter gemäß Art. 259.7.4
- Tankentlüftung gemäß Art. 253.3.4
- 2-Kreis-Bremsanlage gemäß Art. 253.4
- Haubenhalter gemäß Art. 253.5
- Sicherheitsgurte gemäß Art. 253.6 bzw. Art. 259.14.2.1
- Hand-Feuerlöscher gemäß Art. 253.7.3
- Feuerlöschanlage gemäß Art. 253.7.2 bzw. Art. 275.14.1
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 277
- Rückspiegel gemäß Art. 253.9 bzw. Art. 275.14.3
- Abschleppösen/-vorrichtungen gemäß Art. 253.10 bzw. Art. 259.14.6
- Sicherheitsfolie an Fensterscheiben gemäß DMSB-Bestimmungen
- Verbundglas-Windschutzscheibe
- Türfangnetze gemäß Art. 253.11 oder DMSB-Bestimmungen
- Zusätzliche Befestigung der Windschutzscheibe gemäß Art. 253.12
- Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253.13
- Sicherheitskraftstoffbehälter nach FIA-Norm FT3/FT3-1999 bzw. FT5 gemäß Art. 253.14 bzw. 259.6.3
- FIA-homologiertes Rückschlagventil im Kraftstoffeinfüllrohr gem. Art. 253.14.5
- Feuerschutzwand gemäß Art. 253.15 bzw. Art. 259.16.6
- Sitze und Befestigungen gemäß Art. 253.16
- FIA-homologierter Fahrersitz gemäß Art. 253.16
- Kopfstütze gemäß Art. 259.14.4
- Rücklicht gemäß Art. 259.8.4.2
- Rückwärtsgang gemäß Art. 275.9.3
- Verbot von Reifen-Druckkontrollventilen gemäß Art. 253.17
- Artikel 277
- Gemäß Anhang K zum ISG

Gruppe GT3

- Artikel 257 A des Anhangs J zum ISG

Gruppe E1, E2-SH, E2-SC

- Artikel 277 Anhang J zum ISC

Achtung:

Bei Veranstaltungen im Ausland ist der Serienorganisator dafür verantwortlich eventuell abweichende bzw. zusätzliche Sicherheitsbestimmungen des jeweiligen ASN zu beachten und umzusetzen.

1.12 Kraftstoff und gegebenenfalls Einheits-Kraftstoff

Es darf ausschließlich unverbleiter Kraftstoff gemäß Art. 252.9 Anhang J (ISG) verwendet werden, welcher der DIN EN 228 entspricht oder Diesel-Kraftstoff gemäß Art. 252.9 und DIN EN 590. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten. Darüber hinaus gilt für Otto-Kraftstoff der Oktangrenzwert von max. 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Folgender Einheits-Kraftstoff muss verwendet werden:

N/A

Die Information über den Pflichtbezug des Kraftstoffes wird über ein Bulletin vor der Veranstaltung festgelegt.

1.12.1 Kraftstoffkontrollen

Kraftstoffproben können zu jeder Zeit der Veranstaltung durch die Technischen Kommissare entnommen werden.

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung, besonders nach jedem Zeittraining und nach jedem Wertungslauf, muss in den Wettbewerbsfahrzeugen eine Restmenge von noch mindestens 2 kg Kraftstoff vorhanden sein, um ggf. Kraftstoffuntersuchungen durchführen zu können.

Es gelten die DMSB-Kraftstoffbestimmungen (DMSB Handbuch, blauer Teil).

Der Abtankvorgang wird auf der Messfläche der Technischen Abnahme durchgeführt. Bei Bedarf kann der Technische Delegierte einen abweichenden Ort festlegen.

Während der Kraftstoffentnahme muss das Fahrzeug mit allen vier Rädern auf dem Boden stehen und darf nicht bewegt werden. Die Entnahme der erforderlichen Restkraftstoffmenge darf einen maximalen Zeitraum von 10 Minuten ab dem Beginn des Entnahmeprozesses nicht überschreiten.

1.12.2 Tanken, Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle

Das Betanken des Fahrerzeugs während des Wettbewerbs darf nur mit einem zusätzlichen bereitstehenden Helfer mit einem geeigneten Feuerlöscher erfolgen.

Das Be- und Enttanken eines Fahrzeuges während einer Session (Freies Training, Qualifying oder Wertungslauf) ist verboten.

Es ist kein Nachtanken in Vorstart, Boxengasse oder Startaufstellung erlaubt.

1.12.3 Vorgeschriebener Kraftstoff

Zu dem jeweiligen Rennwochenende wird für die jeweilige Veranstaltung eine feste Tankstelle vorgeschrieben und den Teilnehmern im Vorfeld durch die Veranstaltungsinfos und Bulletin mitgeteilt.

Nur der von dieser Tankstelle vorgeschriebene Kraftstoff darf verwendet werden. Zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung darf sich nach der Abnahme durch die Technischen Kommissare ein anderer als der vorgeschriebene Kraftstoff in einem von der Technischen Abnahme abgenommenen Fahrzeug befinden.

Es ist nicht erlaubt den vorgeschriebenen Kraftstoff zu verändern oder Substanzen zu entfernen oder hinzuzufügen. Ebenso ist es nicht erlaubt die Konzentration zu verändern oder den vorgeschriebenen Kraftstoff mit anderen nicht vorgeschriebenen Kraftstoffen (auch nicht von anderen Veranstaltungen) zu vermischen.

Als Verbrennungsmittel darf, dem für den Betrieb des Wettbewerbsfahrzeug verwendeten Kraftstoff, nur unveränderte Umgebungsluft zugesetzt werden. Jegliche künstliche Veränderung der Zusammensetzung der Umgebungsluft ist nicht gestattet.

Der vorgeschriebene Kraftstoff darf während der Veranstaltung ausschließlich mit unveränderter Umgebungsluft gekühlt werden.

1.13 Definitionen Technik

Neben den Definitionen dieser Ausschreibung gelten die Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu Technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil) sowie die Definitionen gemäß Art. 251 des Anhang J (ISG).

1.14 Kameras

Die Anbringung von Kameras ist in allen Fahrzeuggruppen und allen Wettbewerbsarten innerhalb des Fahrgastraumes erlaubt. Die Anbringung von maximal zwei Kameras auch außerhalb der Karosserie, z.B. auf dem Dach, ist zulässig.

Jedes Fahrzeug muss mit einer Kamera (Incident Cam) ausgerüstet sein, welche den Bereich vor dem Teilnehmerfahrzeug mit Blick durch die Windschutzscheibe, sowie vollumfänglich das Lenkrad des Fahrzeuges aufzeichnet. Es dürfen sich keine sichtbehindernden Bauteile im Fahrzeug befinden, welche den Blick durch die Windschutzscheibe oder auf das Lenkrad des Fahrzeuges beeinträchtigen.

Das aufgezeichnete Video muss über ein Overlay verfügen welches mindestens folgende Fahrzeugdaten im Video anzeigt:

- genaue Uhrzeit
- GPS-Position auf der Strecke
- Geschwindigkeit, Gang und Drehzahl
- Fahr- und Bremspedalstellung

Die Speicherkarte der Kamera muss mit der Startnummer des Fahrzeuges versehen sein. Die vollumfängliche Funktionsfähigkeit sowie die Vollständigkeit der Daten liegen in der Verantwortung des Teilnehmers. Der Technische Delegierte hat das Recht eine Veränderung der Position der Kamera und des Blickwinkels vorzuschreiben. Die Kosten gehen zu Lasten des Bewerbers. Es dürfen bis zum Ende der Veranstaltung keine Daten von der Speicherkarte gelöscht werden.

Die Herausgabe der Speicherkarte kann zu jeder Zeit durch die Sportkommissare, den Renndirektor oder des Technischen Delegierten gefordert werden. Dem ist umgehend nachzukommen.

Während des Parc fermé darf die Speicherkarte ausschließlich durch einen Technischen Kommissar entnommen werden.

Die Aufnahmen sind dem Serienausschreiber auf Wunsch nach der Veranstaltung für Werbe- und ggfs. Aufklärungszwecke auszuhändigen.

Die Befestigung der Kameras muss zu Beginn der Veranstaltung (Technische Abnahme) dem Technischen Kommissar vorgeführt werden. Eine alleinige Kamerabefestigung mit Saugnapf innen und außen ist nicht ausreichend. Bei einer Saugnapfbefestigung ist ein weiteres Befestigungssystem, z.B. Seil-, Kette- oder Klemmsicherung erforderlich. Ob die Kameras ausreichend befestigt sind, obliegt der Beurteilung der Technischen Kommissare.

Der Serienausschreiber behält sich vor, eigene Kameras in den Fahrzeugen zu installieren (Film- und TV-Aufnahmen, Live-Streams, etc).

1.15 Bodywork

Es ist untersagt Spalte, Verbindungsstellen und Öffnungen des Bodyworks, also Teile des Fahrzeuges die mit dem äußeren Luftstrom in Kontakt stehen, mit Tape, Silikon oder sonstigen Materialien zu verschließen. Hiervon ausgenommen sind die Öffnungen der Bremsenkühlung, Wasserkühlungen und Getriebekühlung, welche zur Temperaturregulierung bis zu 50% ihrer Fläche verschlossen werden dürfen.

Ausschließlich für den Weg in die Startaufstellung dürfen mehr als 50% der zuvor genannten Öffnungen verschlossen werden. Die Flächenberechnung gilt für jede Öffnung separat.

Die Verwendung von Tape zu Reparaturzwecken am Bodywork darf durch den technischen Kommissar genehmigt werden.

1.16 Datalogger / Fahrer-ID

Jedes Fahrzeug muss mit einem funktionsfähigen und betriebsbereiten Datalogger inkl. Sensoren ausgerüstet sein. Die Entnahme von Daten oder ähnlichem nach den Sessions ist vor Ende des Parc Fermé nicht gestattet.

Die Kosten des Dataloggers gehen zu Lasten des Teilnehmers.

Die Datalogger sind zu beziehen bei memotec Messtechnik (75031 Eppingen-Elsenz).

Weiterhin muss jedes Fahrzeug mit zwei Fahrern mit einem System zur Fahrererkennung (Fahrer-ID) ausgerüstet sein.

1.17 Luftmengenbegrenzer (Air Restrictor)

Gemäß den FIA/DMSB-Vorgaben muss jedes Fahrzeug der Klasse 1, Klasse 2 und Klasse 4 mit einem oder zwei Luftmengenbegrenzer (Air Restrictor) ausgerüstet sein.

1.18 Prüfdorn Air Restrictor

Für jedes Fahrzeug der Klasse 1, Klasse 2 und der Klasse 4 muss bei der technischen Abnahme das Team ein Prüfdorn angefertigt haben und vorlegen.

1.19 Balance of Performance (BoP)

Vor jeder Veranstaltung wird ein Bulletin veröffentlicht, welches die jeweilige Balance of Performance (BoP) für die Veranstaltung festlegt. Folgende Leistungsparameter können hierbei angepasst und vorgeschrieben werden:

- Fahrzeugmindestgewicht
- Durchmesser des/der Air Restrictor/en
- Ladedruck
- Fahrhöhen
- Radsturzwerte
- Lambdawerte
- Reifendrucke
- Reifenbreiten

Die genauen Bestimmungen der BoP werden durch jeweilige Bulletins festgelegt welche in der Regel spätestens eine Woche vor Veranstaltungsbeginn veröffentlicht werden.

2. Besondere Bestimmungen der Serie

2.1 Allgemeines

Zusätzlich zum Technischen Reglement gemäß Teil 2 dieser Ausschreibung gelten darüber hinaus nachfolgende besondere Technische Bestimmungen.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Art. 2.2 – 2.5

N/A

2.6 Radaufhängung

Die Verwendung von nicht dem Homologationsstand entsprechenden Federn und Dämpfern ist dem Technischen Kommissar vor Saisonbeginn schriftlich mitzuteilen. Die Verwendung bedarf der Genehmigung des Technischen Kommissars und ist für den Rest der Saison bindend. Die Genehmigung darf ohne Angabe von Gründen durch den Technischen Kommissar bis eine Woche vor dem jeweiligen Veranstaltungsbeginn widerrufen werden.

Bei Stoßdämpfern und Federn müssen serienmäßige Anzahl und Befestigungen beibehalten werden.

2.7 Reifen

a) Es müssen ausschließlich für die Serie GTC Race vorgesehene Reifen des Partners Pirelli gefahren werden.

b) Beschädigungen an Reifen, die nicht durch Selbstverschulden bedingt sind, müssen dem Technischen Kommissar vorgelegt werden und können nach seiner Freigabe ausgetauscht werden.

c) Es ist in allen Klassen nicht erlaubt, das Profil oder die Laufflächen zu verändern oder nachzuschneiden.

Weiterhin dürfen die Reifen nicht chemisch behandelt werden.

d) Nichteinhaltung der Regeln für Pflichtreifen wird mit Disqualifikation geahndet.

e) Die Reifentemperatur darf durch Vorheizen der Reifen in den Klassen 1 und 2 (GT3) erhöht werden.

Eine Abdeckung oder thermische Behandlung der Reifen in der Startaufstellung ist nicht erlaubt.

f) Aufgrund der Energiekosten kann es zu einer zusätzlichen Berechnung durch den Veranstalter oder Serienorganisator kommen.

Art. 2.8 – 2.14

N/A

2.15 Innovative Techniken

a) Allgemein

Jeder Teilnehmer/Bewerber/Hersteller/Firma kann innovative Techniken, die nicht in der Fahrzeughomologation enthalten sind zum Einsatz bringen. Jede dieser Techniken muss einer ausführlichen Untersuchung und Genehmigung durch den DMSB unterzogen werden und muss in den Wagenpass des jeweiligen Fahrzeuges eingetragen sein.

b) Steer-by-wire

Beim Einsatz eines Steer-by-wire Systems handelt es sich um eine innovative Technik bei dem ein Rennfahrzeug ohne mechanische Verbindung zwischen Lenkeinheit und Lenkgetriebe eingesetzt wird.

Es dürfen lediglich Systeme verwendet werden, welche durch ein, in Bezug auf den Einbau von Steer-by-Wire-Systemen, ISO 9001 zertifiziertes Unternehmen verbaut wurden. Jedes mit diesem System ausgerüstete Fahrzeug startet in der ursprünglichen Fahrzeugklasse und wird dort gewertet.

Der Einbau eines solchen Systems muss durch einen vom DMSB beauftragten Sachverständigen abgenommen und im DMSB-Wagenpass eingetragen werden.

Der Fahrer muss vor dem Antritt der Fahrt einer Sicherheitsunterweisung unterzogen werden.

Eine ausgefüllte Sicherheitscheckliste ist für jeden Lauf vom Team des Fahrzeugs vom zuständigen Technischen Kommissaren und dem verantwortlichen Teamleiter/Renningenieur zu unterschreiben und dem DMSB vorzulegen.

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

Anlage 1: Fahreroverall



Fahreroverall

**Überprüfung der korrekten Anbringung bei der technischen Kontrolle.
Aufnäher werden gestellt.**



linker Brustbereich oben:
Aufnäher: GTC Race
ca. 125 x 42 mm

jeweils mind. 10 mm Abstand
von Pirelli zu anderen Logos!

linker Brustbereich unten:
Aufnäher: Pirelli
ca. 125 x 33 mm

Nur GT4 Kader

Nur für GT4 Kader zusätzlich
zum Brustbereich:
Emblem inks/rechts
ca. 100 x 90 mm



Das Befestigungsmaterial
bzw. Garn (z.B. Nomexfaden)
muss flammhemmend sein.

Ohne korrekte Anbringung keine Freigabe zur jeweiligen Session!

Anlage 2: Klebeplan

ACHTUNG!!!

Frontscheibe nur GT4:
rote Flächen zur Abgrenzung

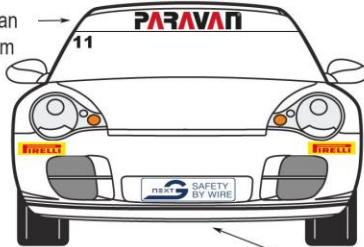


Frontscheibe nur GT3:
Eigene Einstufung AM-SP-PRO

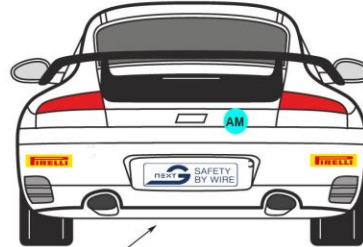


Frontscheibe Paravan
ca. 140 x 15 cm

Eigene Startnummer
auf Frontscheibe

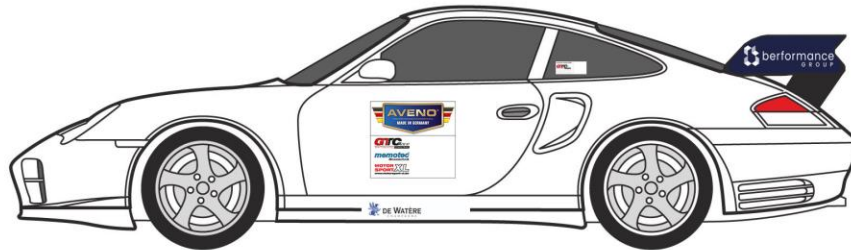


GTTC Race
Gran Turismo Cup Unsere Serie

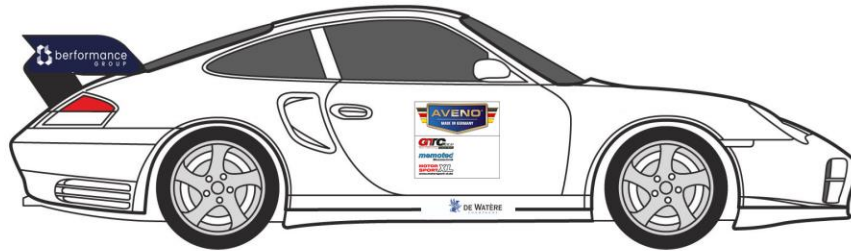


2 x NextG: ca. 30 x 10 cm

Anlage 2

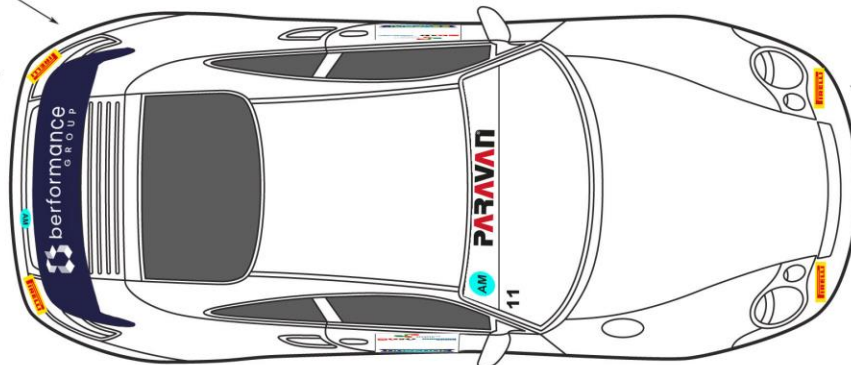


Flaps links / rechts:
Performance



Heckflügel: Performance

2 x Pirelli:
ca. 28 x 8 cm



2 x Pirelli:
ca. 28 x 8 cm

**Ohne korrekte Anbringung
keine Freigabe
zu jeweiliger Session!**

2 x Startnummertafel: ca. 41 x 45 cm
1 x Technical Control: ca. 18,5 x 7,5 cm
1 x Frontscheibe Paravan: ca. 140 x 15 cm
2 x NextG: ca. 30 x 10 cm
4 x Pirelli: ca. 28 x 8 cm
2 x Flaps Performance (rechts & links)
1 x Heckflügel Performance (oben)
2 x De Watere (rechts & links) 32 x 8 cm

Fahrereinstufungen:
AM, SP und PRO grün, gelb, rot
ca. 10 x 10 cm

