

ALLGEMEINES:

Fahrzeuge:

Alle 1:24 Modelle die erhältlich sind. Die Fahrzeuge müssen, abgesehen von den Decals in Le Mans am Start gewesen sein. Trotzdem soll es das Ziel bleiben, so originalgetreu wie möglich zu bleiben.

Die Seite http://www.lemans-history.com/equipas.php?ano=2015&_ordem=1 bietet eine genaue Übersicht der in Frage kommenden Fahrzeuge, Im Streitfall muss das Team die Existenz nachweisen. (Fotos und Startangaben + überprüfbare Quellenangabe).

Karosserie:

Es dürfen zwei idente Karosserien verwendet werden. Spurverbreiterung ist erlaubt. Außer bei den Scheiben und dem Fahrereinsatz darf kein Lexan verwendet werden. Die Karosserien müssen drei Startnummern haben und lackiert sein.

Keine Lexankarosserien. Ausdremeln von Material ist erlaubt.

Scheiben müssen durchsichtig sein. Im Innenraum muss ein in mindestens drei Farben lackierter Fahrereinsatz (3D) alle technischen Einrichtungen verdecken. Es dürfen Fahrereinsätze aus Lexan oder von Q-Model verwendet werden. Die Karosserie muss lackiert und mit Decals versehen werden, Scheibenwischer, Rückspiegel und Spoiler müssen montiert werden.

Der Spoiler muss mindestens vierteilig und in seiner Größe u. Position dem Original entsprechen, Material GFK, Karbon, Polystyrol, Resine (einteilig) mit mindestens 0,5mm Stärke.

Es dürfen, von oben gesehen, keine technischen Bauteile (Leitkiel, Räder, Chassis etc.) die Karosserie überragen. (90° Winkeltest). Öffnungen sind mit Gittern oder ganz zu verschließen.

Beleuchtung:

Die Karosserie muss mit einer Lichtanlage (mind. 2 Scheinwerfer und 2 roten Rücklichtern), ausgestattet werden. Die minimale Nachleuchtzeit muss 10 Sek. betragen. Es müssen mind. 50% Vorne und 50% Hinten leuchten, ansonsten reparieren oder 2.Karo verwenden. Sollte die Beleuchtung nach der Dunkelphase ausfallen, zieht das keine Strafe nach sich und eine Reparatur ist nicht vorgeschrieben.

Anbauten:

Ein vorhandener Spoiler muss das ganze Rennen an der Originalposition am Fahrzeug montiert sein. (Neu ankleben oder Karosseriewechsel).

Ebenso alle Scheiben. Sofern diese irreparabel zerstört sind, sind die Öffnungen mit Klebeband zu verschließen.

Das Gesamtgewicht darf zu keiner Zeit unterschritten werden.

Die Reparaturarbeiten müssen binnen fünf Runden beginnen.

Chassis:

Hersteller freigestellt.

Magnete sind verboten. Maximale Spurbreite: 85mm
Die Bodenhöhe muss vor, während und nach der Veranstaltung min. 0,8 mm betragen. Beim Schieben auf der Messplatte müssen sich alle Räder ohne Druck drehen. Der Teil des Chassis der die Karosserie trägt, darf nicht ausgetauscht werden.

Reifen vorne:

Material: Vollgummi oder Moosgummi ! Min. Breite: 6 mm, Auflagefläche 5mm
Die Reifen dürfen mit Sekundenkleber oder Klarlack behandelt werden.
Der Durchmesser richtet sich nach der Epoche in der das Fahrzeug Rennen fuhr.
Die Wagen der 60er und 70er Jahre fahren mit kleinen Vorderrädern, somit mindestens 23mm,
Die Gruppe C Boliden und ersten LMP Autos müssen 24mm Minimaldurchmesser haben.
Aktuelle LMP und GT Autos haben schon große Felgen/Reifen Kombinationen, also mindestens 25mm Durchmesser.

Reifen hinten:

maximal 28mm und 16mm Breite, mindestens 26mm Durchmesser, Material:
Moosgummi GP 45
Haftmittel: „gluen“ VERBOTEN!

Felgen vorne und hinten:

Material Alu – Töpfchenfelgen mit Einsatz, die sogenannten Designfelgen sind ebenfalls erlaubt, jedoch sollte der Scaledgedanke immer im Vordergrund stehen.

Lager, Leitkiel, Achsen, Schleifer:

frei wählbar

Getriebe:

Ab 42 Zähne aufwärts.

Motor:

2 Stück Bison 1 mit 15er Ritzel werden vom Veranstalter gestellt.

Gewicht:

Mindestens 200 Gramm Gesamtgewicht.
Fahrzeuge deren Spurbreite maximal 80mm beträgt, dürfen mit 190g Gesamtgewicht starten. Unter 75mm Spurbreite 180g Minimalgewicht.
Diese Regelung macht auch die Wahl eines Oldies attraktiver.

Generell:

Beleidigung, Beschimpfung oder Ablenkung, sowohl von Streckenposten, wie auch von anderen Fahrern, kann noch während des Rennens zur sofortigen Bestrafung durch die Rennleitung führen!

Im Wiederholungsfall kann der Teilnehmer von der weiteren Teilnahme ausgeschlossen werden!

Dieses Reglement gilt Sinngemäß den geschriebenen Worten, Unklarheiten entscheidet die Rennleitung!

Die Rennleitung behält sich das Recht vor, ein Fahrzeug, auch nach dem Rennen zu disqualifizieren!

RENNABLAUF:

Freitag: Freies Training von 18h bis maximal 23h

Samstag: geöffnet ab 9h; Training im 3 Minutentakt pro Spur; Motorenausgabe um 11h; Strom Aus um 12h; techn. Abnahme um 12h30. Parc Ferme!

Start Qualifying 13h; Aussuchen der Spuren; Start im Anschluss.

das Rennen:

Renndauer: 4 Teilrennen (Turn´s) a´ 15 Minuten x 5 Spuren - ergibt gesamt 5 Stunden reine Fahrzeit pro Team. Auf der Queen wird aliquot angepasst.

Das Team muss aus zwei oder drei FahrerInnen bestehen. Der Grad der Beleuchtung richtet sich nach der Teamzahl und wird zirka im Drittermix der Turns (Hell - Dämmerung - Nacht) aufgeteilt. Sollte ein Veranstalter diese Möglichkeit aus baulichen Gründen nicht haben, wird mit normaler Raumbeleuchtung gefahren. Zwischen den Turn´s wird 10 Minuten Pause eingelegt.

Nach Rennende wird noch eine technische Abnahme durchgeführt.

Punktesystem:

Es kommt das aus der Plafit SLP bekannte Punktesystem zum Einsatz (20-18-16-15-14 usw.) Es wird zwar ein Qualifying gefahren, aber keine Punkte vergeben.

Es dient allein der Auswahl der Wunschspuren zum Start.

In der Wertung sind die vier besten Ergebnisse der fünf Rennen maßgeblich, wobei das Finale bei Antreten als Streicher gewertet wird. Tritt ein Team beim Finale nicht an, wird das Finale auch nicht als Streicher gewertet. Es gibt auch wieder eine getrennte Team- und Fahrerwertung.

Teams:

Es muss immer zwei oder drei FahrerInnen geben, wobei einer als Teamchef genannt sein kann. Ein Teamchef kann auch getrennt von den Fahrern genannt werden. Es ist nicht erlaubt, dass ein Fahrer gleichzeitig für zwei Teams fährt. Sehr wohl aber darf ein Teamchef für zwei Teams verantwortlich sein.

Die Fahrer müssen sich die Fahrzeit teilen – bei zwei sind das jeweils 50% des Rennens und bei drei Fahrern 30/35/35%.

Fahrerwechsel über die Saison sind möglich, der Teamname bleibt aber für eine Saison reserviert.

Es sind maximal 10 Teams zugelassen, um den zeitlichen Rahmen nicht zu sprengen. Jeder Veranstalter darf zwei Teams nennen, wenn dies nicht zustande kommt, freuen wir uns natürlich über die Beteiligung von Gästeteams.

Rennleitung:

Es werden jeweils 3 Teamchefs als Rennleiter bestimmt. Bei Unstimmigkeiten ist die Rennleitung (vorzugsweise durch den Teamchef) zivilisiert zu kontaktieren,

diese wird das Problem schnellstmöglich beheben, wenn notwendig wird durch die Chaostaste das Rennen unterbrochen.

Fahrertausch:

Findet nach Ende jeder 15 Minuten - sprich im Zuge des Spurwechsels - statt. Ein Fahrerwechsel während eines Laufes ist nicht erlaubt.

Streckenposten:

Es muss jeweils ein Teammitglied auf dem der Spur zugeordneten Platz Streckenposten beziehen und diesen konzentriert ausüben. Ersatzweise darf ein anderer Teilnehmer diese Aufgabe ausführen, die Verantwortung bleibt aber im Team. Ist der Mechaniker gerade Streckenposten, muss er abgelöst sein, bevor er seinen Platz verlässt!!! Es wird auch kein Streckenposten eingeladen den Dienst anzutreten, ist der Posten unbesetzt, gibt's ohne Warnung Strafrunden.

Chaostaste, Servicebereich:

Der Bereich in dem sie eingesetzt wird, wird vom Veranstalter vor Rennbeginn bekanntgegeben. Nach Möglichkeit soll sie nur sparsam benutzt werden, um das Rennen flüssig zu halten.

Der Servicebereich – sprich: wo das Fahrzeug von der Bahn genommen werden darf und wieder eingesetzt werden muss – wird ebenfalls vom Veranstalter vorweg festgelegt.

Strafen:

Aufgrund der Auswertung der gefahrenen Runden in den abgelaufenen LMP NR Saisonen werden die Strafrunden auf **50** festgelegt, somit ist die Überlegung eine Strafe zu riskieren, nicht sehr sinnvoll und nicht mehr Teil einer Renntaktik. Strafen werden pro Vergehen ausgestellt (d.h.: Höhe vorne, Höhe hinten, Breiten, Reifendurchmesser, Gewicht etc.)

Defekte:

Bleibt das Fahrzeug entlang der Strecke stehen, wird es vom nächstgelegenen Streckenposten geborgen und dem Team übergeben. Nach erfolgter Reparatur wird es im Servicebereich vom Team wieder eingesetzt.

Wünsche - Beschwerden - Anregungen:

Nur durch den Teamchef an die Rennleitung und das in zivilisiertem Umgangston. Alles andere gilt als inakzeptabel! Es hat keiner von uns notwendig, sich anschreien oder erpressen zu lassen.

ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN !

Aktuelle Version 21.9.2015