

Protokoll Beiratssitzung

Ort: Online Meeting

Datum: 09.11.2021 von 19.00 – 21.30Uhr

Teilnehmer: Frank Jelinski, Harald Steeger, Christian Bannert, Christian Fuhrmann (#75) Jürgen Bär (#89) Carsten Pilger (#152) Uli Buss (#22) Rene Bethke (#006/007) Sandro Petrozziello (#50) Toni Chorus (#15&16)

Protokoll: Frank Jelinski

1. Up-Date Tanken

Drei verschiedene Tankkannen wurden kurz vorgestellt. Die Abläufe und Alternativen wurden ausgiebig diskutiert. Allein aus rechtlichen Gründen (bezüglich Lagerung von Mengen über 333 Liter) kommt man an einer Umstellung des Tankvorgangs nicht vorbei.

Die Teilnehmer kaufen das Benzin an einer vorher definierten Tankstelle/Zapfsäule in der Nähe der Rennstrecke. Die Organisation holt sich eine Benzin-Vergleichsprobe aus der gleichen Zapfsäule und führt vor Ort Stichproben mit einer Schnellanalyse durch. Weiterhin werden ausgewählte Benzinproben einbehalten und für eine exakte Analyse an ein Labor geschickt.

Die zu verwendenden Tankkannen sind genormt, die Durchflussmenge/Geschwindigkeit wird definiert und im Rennen kontrolliert. Getankt werden darf nur auf den vorgesehenen Plätzen. Je nach Örtlichkeit werden mehrere Tankplätze aufgebaut. In unmittelbarer Nähe wird ein Platz geschaffen wo die befüllten Tankkannen abgestellt werden können. Die Tankkannen sind mit einer entsprechenden Startnummer zu versehen.

Das Befüllen der Tankkannen darf nur im Fahrerlager (nicht in der Boxengasse) geschehen. Aus Sicherheitsgründen gibt es ein Rauchverbot in der Boxengasse. Feuerlöscher in der Box sind weiterhin obligatorisch und sollten/müssen ein aktuelles Prüfsiegel aufweisen. (Handhabung wird noch geklärt)

Für einmal Starter und Gastteams stehen „Leihkannen“ zur Verfügung.

Abläufe und Vorgaben können/sollen ständig verbessert werden, um eine möglichst hohe Sicherheit und Chancengleichheit zu gewährleisten.

2. Termine – Strecken – Nenngelder

Frank Jelinski gibt ein kurzes Up-date der möglichen Termine und Strecken. Beim Nenngeld wird es eine starke Erhöhung geben müssen, um die drastisch gestiegenen Kosten zu kompensieren. Nach vorläufiger Kalkulation muss von € 100,00 mehr Nenngeld bei einem 12h Rennen ausgegangen werden (24h = € 200,00) Aus diesem Hintergrund wurde zur Diskussion gestellt im nächsten Jahr nur 5 Veranstaltungen durchzuführen. Der Beirat sprach sich eindeutig für 6 Veranstaltung aus.

(Da die Teams nun das Benzin selbst kaufen müssen, wird das Nenngeld dann um ca. € 85,00 für ein 12h Rennen und € 170 für ein 24h Rennen reduziert)

Vorläufige Termine:

26/27.03. oder 23/24.04. Testtage
13/14.05. Mülsen
11/12.06. Templin
08.-10.07. Bavarian 24h Wackersdorf
13/14.08. Wittgenborn
03/04.09. oder 10/11.09. Cheb
08/09.10. Liedolsheim

Oppenrod (zurzeit ohne Genehmigung) könnte noch in den Kalender aufgenommen werden. (Alternative zu Cheb-Templin-Mülsen) In Mülsen geht nur eine 1-Tages Veranstaltung (12h Rennen) Sollte die vorgeschriebene Mittagspause nicht zu umgehen sein, kam der Vorschlag dann eben die eine Stunde zu unterbrechen und nur 11 Stunden zu fahren. So hätten man wenigstens eine neue Rennstrecke im Programm.

Alle Teams sollen darauf hingewiesen werden, dass es durchaus möglich ist die Saison unter **2G Regeln starten zu müssen!** Sollte dies ein Vorgabe sein, werden die Veranstaltungen auch so durchgeführt!

3. Erläuterung zur Full Course yellow

Die Regelung und Kontrolle wurde den Beiratsmitgliedern nochmals genau erklärt. Das System soll beibehalten und verbessert werden. So ist zwingend notwendig, dass bereits bei der ersten Gelben Flagge vom Gas gegangen wird. Alle Streckenposten erhalten ein FCY – und SC Schild um die Fahrer noch besser auf die jeweilige Situation hinzuweisen. Mittels Zeitnahme werden auch die ersten und letzten Runden der FCY kontrolliert. Die nötige Reduzierung der Rundenzeit wird den Teams wieder in den Race Infos mitgeteilt. Beispiel: Erste und letzte Runde mindestens 1 Sekunde langsamer als die vorherigen Runden unter Grün, alle anderen Runden dann die vorgegebene Sollzeit.

4. Reglement

Das Reglement bleibt weitestgehend stabil. Ein neuer Düsenstock, der in den diesjährigen Motoren bereits verbaut war, kann nun auch als Ersatzteil bestellt werden. Die entsprechende Ersatzteilnummer wird in das Reglement zusätzlich mit aufgenommen.

Erlaubte Kupplungen werden definiert und dürfen dann nur so gefahren werden.

Offensichtlicher Betrug (wie Plomben manipulieren, Benzinzusätze oder falsches Benzin, Veränderungen der Reifenkennzeichnung etc.) werden über die entsprechende Sportstrafe hinaus geahndet. Von den betreffenden Teams und allen Fahrern werden dann dauerhaft keine Nennungen mehr angenommen.

5. Gewicht

Eingaben/Vorschläge zum Wegfall der Heavy-Hour und zur Reduzierung als auch Erhöhung des Gesamtgewichts wurde kurz diskutiert. Frank Jelinski zeigt die Gewichtstabelle alle Fahrer aus dem Jahr 2019. Bei 224 Fahrern waren 98 Fahrer mit mehr als 80Kg dabei und 37 Fahrer lagen über 85 Kg. Das Durchschnittsgewicht aller Fahrer lag bei 78,3 (ohne Junior Fahrer) Das durchschnittliche Leergewicht eines GTC Karts betrug 97,6 kg.

Aufgrund dieser Gewichte ergibt sich keine Notwendigkeit einer generellen Senkung oder Erhöhung des Basisgewichts. Um schweren Fahrern wieder mehr Turns zu ermöglichen, soll die Heavy-Hour jeweils in unterschiedlichen Modus durchgeführt werden. (Fester Zeitraum, fester aufgeteilter Zeitraum (10-12Uhr & 14-16Uhr), frei wählbare festgelegte Gesamtfahrzeit (z.b. 120 Minuten mit 190kg in den 12h) und komplette 190kg Rennen (3h Rennen beim SRW)

6. Rund um die GTC

Eigentlich der wichtigste Punkt. Coronabedingt kochte die Geselligkeit und Abendliche Treffpunkte wie auch der Welcome-Grill auf Sparflamme bzw. konnten gar nicht durchgeführt werden. Dadurch konnten auch neue Mannschaften nicht richtig integriert werden. Die „Kennenlern-Partys“ fehlten dort eindeutig.

Hier werden alle Beteiligten aufgerufen, Vorschläge und Anregungen für das Rahmenprogramm und Abendveranstaltungen zu machen. Beispiel Anregung von Rene Bethke vor dem Beiratsmeeting:

„Willkommen bei Freunden

Man freue ich mich wieder aufs welcomgrillen!!!

Mehr Spiele am Freitag Abend, wo man sich vielleicht Zehntel fürs quali erspielen kann. Es wäre nur ein kleiner Vorteil aber das sportliche bleibt im Vordergrund.

Partnerschaften zwischen Teams z.B. GTC und Cup. Erstens es wird den neuen Teams geholfen schnell schneller zu werden, die neuen richtig guten Fahrer knüpfen schneller Kontakte für topteams und vielleicht kann man da auch eine kleine Meisterschaft entstehen lassen... „

Dieser Gedanke muss wieder neu belebt werden! Also wünscht Euch was!

Bei der nächsten Sitzung (Mitte Januar) können wir dann schon an die Umsetzung gehen,

7. Da der angesetzte Zeitrahmen des Meetings schon um 20 Minuten überzogen war, konnte ein Vorschlag/Eingabe von Uli nicht mehr besprochen werden.

Er plädierte aus verschiedenen Gründen für etwas weichere **Reifen**.

Rene Bethke wünscht sich genau das Gegenteil.

In Anbetracht der momentanen Lieferengpässe und weil wir zurzeit wirklich happy mit dem support und der Qualität der Reifen sind, werden wir für die nächste Saison bezüglich der Reifen keine Änderungen vornehmen.

Eine weitere Beiratssitzung ist für Mitte Januar 2022 geplant.

Ende der Sitzung am Dienstag den 08.11.21 gegen 21.30Uhr