Tipps und Hinweise für GTC Teilnehmer

Nennung: Fast alle haben eine Jahresnennung abgegeben. Im Nennformular können jederzeit weitere Fahrer aufgenommen werden. **Wichtig!** Bei Minderjährigen müssen beide Erziehungsberechtigte die Nennung und die Medizinische Selbstauskunft unterschreiben. In keinem Fall darf ein Fahrer in die Rennstrecke befahren bevor er nicht die Nennung und techn. Abnahme (Helm/Kleidung) erledigt hat.

Nenngeld: Das Nenngeld muss 2 Wochen vor der jeweiligen Veranstaltung auf dem Konto des Veranstalters eingegangen sein.

Fahrerlager: Das Fahrerlager wird in verschiedenen Zonen eingeteilt. Nähere Informationen gibt es dazu jeweils in den Race.Infos. Überall wo geschraubt oder getankt wird, ist eine Plane unterzulegen. Es ist möglichst „dicht an dicht" ohne große Lücken aufzubauen, damit jedes Team einen Platz findet. Straßen und Wege müssen so freigehalten werden, dass „Spätankommer" oder „Frühabreisende" durchfahren können. Achtung: Ab 22.00 Uhr gilt im Fahrerlager „Nachtruhe" Musik und Gespräche bitte nur in Zimmerlautstärke.

Strom: Für den Strom wird auf allen Strecken eine Gebühr genommen. Trotzdem sind die Netze nicht besonders gut ausgebaut bzw. nur schwach abgesichert. Der Betrieb von „Stromfressern" (Heizlüfter, Fön, Großküchen etc.) ist meist nicht möglich. Wo es nur geht sollte man auf Gasbetriebene Heizungen, Herde etc. zurückgreifen. Kabeltrommeln müssen ganz abgerollt werden und müssen „Außentauglich" sein.

Freitagstraining: Für jeweils den „Veranstaltungs-Freitag" ist die Strecke meist exklusiv gebucht. Das heißt, es sind nur GTC Karts zugelassen. (Keine 2-Takter, Bambinis od. ähnliche) Das Trainingsticket ist im GTC Rennbüro erhältlich. Bis auf die Mittagspause gibt damit keine Unterbrechung des Trainings durch Leihkarts oder andere Klassen. (Ausnahme Wackersdorf)

Papierabnahme: Auch, wenn eine Jahresabnahme erfolgt ist, muss bei jeder Veranstaltung ein Teamverantwortlicher das Team im Rennbüro „anmelden" In der Regel werden hier die letzten Änderungen mitgeteilt, ob man eine der Junior- oder Seniorwertungen fahren möchte, ob zusätzliche Fahrer teilnehmen und die Transponder bestellt oder die eigene Transpondernummer angegeben. Ebenso werden eventuelle Gebühren für Strom/Müll/ Fahrerlagerpauschale oder Trainingsticket kassiert. Ist alles erledigt bekommt man einen „Abnahme-Aufkleber" welcher am Kart anzubringen ist. Ohne diesen Aufkleber ist kein Training möglich! Achtung! Das Rennbüro öffnet und schließt pünktlich nach Zeitplan.

Technische Abnahme: Auch für die technische Abnahme gibt es eine Jahresabnahme. Solange das Chassis nicht gewechselt wird, ist die Vorführung des Karts bei der Techn. Abnahme (nur einmal zur Jahresabnahme) nicht mehr nötig. Bei der Techn. Abnahme werden bei jedem Rennen die Reifen für das freie Training/Qualifying und Rennen markiert. Ebenso muss die Motornummer des Einsatzmotors dort bekannt gegeben werden.
P.S. Die Teams sind selbst dafür verantwortlich, dass das Kart zu jeder Zeit in dem Zustand ist, wie es bei der Jahresabnahme abgenommen wurde. Dies gilt auch für Startnummern, Transponder, gekennzeichnete Reifen etc.

Teammanager Briefing: Findet in der Regel am Freitag statt. (siehe Zeitplan) Zu spät kommen oder nicht anwesend befüllt die Strafgeld Kasse. Alternativ Rückversetzung in der Startaufstellung.

Fahrerbesprechung: Eine Teilnahme ist zwingend erforderlich, da hier eventuelle letzte Änderungen im Ablauf oder Reglement bekannt gegeben werden. (Zeiten siehe jeweiligen Zeitplan)

Boxeneinteilung: Die Einteilung erfolgt durch die GTC Organisation. Die Boxen können spätestens am Samstagmorgen bezogen werden. Jedes Team erhält 3x3Meter Fläche in der Box. Größere Zelte können hier nicht aufgestellt werden. Eine Stromversorgung in den Boxen ist meistens nicht möglich. Da auf vielen Strecken das Kart zum Fahrerwechsel in den 3x3 Meter Bereich einfahren muss, ist ein Miteinander unter den Teams unbedingt notwendig. Mit den jeweiligen Boxennachbarn ist die An- und Abfahrt zur eigenen und Nachbarbox abzusprechen.

Offizielle Freie Training: Findet in der Regel am Samstagmorgen statt. Hier dürfen nur Karts daran teilnehmen die ein Abnahme Aufkleber haben, der Transponder montiert ist und die, für das Rennen, abgenommen Reifen montiert haben. Das Kart muss den GTC Reglement entsprechen, die Fahrer müssen die vorgeschriebene Bekleidung tragen.

Qualifying: Ab der ersten Minute gilt es das Minimalgewicht einzuhalten. Untergewicht im Qualifying bedeutet letzte Startreihe, auch wenn danach noch mit dem richtigen Gewicht die Bestzeit gefahren wurde! Das Qualifying wird in unterschiedlichen Formen und Arten ausgetragen. Details dazu jeweils in den Race-Informationen.

Rennstart/Vorstart: Die Boxengasse öffnet und schließt zum Vorstart pünktlich nach Zeitplan. Karts dürfen nicht entgegen der Fahrtrichtung in die Startaufstellung gefahren werden. Warm-up Laps sind nur durch die Boxengasse (unter Beachtung des Speedlimit) zugelassen. Schrauben in der Startaufstellung ist nur bis zum zeigen des 2 Minuten Schildes erlaubt.
In der Startaufstellung schaut sich der TK alle Karts an. Karts die nicht in dem Zustand sind, wie sie bei der Jahresabnahme vorgeführt wurden und oder keine Plombe aufweisen, müssen zurück in die Boxengasse gebracht werden. Erst nachdem der Mangel behoben wurde dürfen diese Karts das Rennen aufnehmen.

Wet-Race: Im Freien Training und Qualifying dürfen Regenreifen erst eingesetzt werden, nachdem der Rennleiter das Schild Wet-Race gezeigt hat. Im Rennen dürfen Regenreifen jederzeit eingesetzt werden.

Fahrermeldung: Ist das Rennen gestartet müssen die Startfahrer am Boxenrichtertisch gemeldet oder eingetragen werden. Hier erfährt man auch die genaue Startzeit. Fahrerwechsel sind ebenso zu melden bzw. einzutragen.

Siegerehrung: Die Teilnahme an der Siegerehrung ist obligatorisch.

Nach dem Rennen: Ist das Parc Fermee aufgelöst, müssen **Leihtransponder** wieder im Rennbüro abgegeben werden. Bevor das Kart verladen wird, sind **alle Motorplomben** genau zu prüfen. Ist eine beschädigt oder fehlt ist dies unverzüglich dem TK zu melden. Wird dies erst zu Hause bemerkt, kann der Motor (wenn überhaupt) erst nach einer vollständigen Überprüfung (sehr teuer!) erneut in der GTC eingesetzt werden.

Die Boxen- und Fahrerlagerplätze sind **Besenrein zu verlassen**. Sämtlicher Müll muss mit nach Hause genommen werden und darf in keinem Fall auf oder im Umfeld der Strecke entsorgt werden.

Technik: Ein technisches Reglement zu lesen ist eine Kunst für sich. Um unnötige Entwicklungskosten zu vermeiden, empfehlen wir jedem Team eventuelle Innovationen vorher mit der GTC Orga abzusprechen.

Proteste: Was ist das? So etwas wird in der GTC gar nicht gern gesehen. Bitte im Vorfeld eventuelle Unklarheiten oder Auslegungsfragen mit der GTC Organisation abklären.

Klasseneinteilung: Die Einteilung der einzelnen Klassen wird für jedes Jahr neu geregelt. Die einzelnen Teams werden von der GTC Organisation eingestuft. Gerade bei neuen Mannschaften ist dies nicht sehr einfach. Sollte ein Team aus den unteren Klassen im Gesamtklassement unter die Top-3 platzieren, oder die absolut schnellste Rennrunde fahren, wird diese Mannschaft ab dem darauffolgenden Rennen in der nächst höheren Klasse eingestuft. Auf Antrag können sich neue oder neu zusammengestellte Teams für eine höhere Klasse einschreiben lassen.

Zeitnahme / Übertragung
Die Zeitnahme Übertragung in die Boxengasse/Fahrerlager als auch die Mylaps App wird aus Sicherheitsgründen von einer separaten Zeitnahme eingespeist. Maßgebend für alle offiziellen Resultate ist alleine die Hauptzeitnahme. P.S. Durch Funkübertragung/W-Lan, Internet oder Stromausfall können die Livetiming-Daten für die Teilnehmer teilweise verspätet, unterbrochen oder durch sonstige Umstände

kurzfristig Ausfallen bzw. Unterbrochen werden. Dies hat nichts mit der Hauptzeitnahme zu tun, die im Notfall mit Batterien und einem Back-up weiterlaufen.

Für alle Teilnehmer stehen sämtliche Rennrunden und Einzelresultate direkt nach dem Rennen auf mylaps.com zur Verfügung.

Für die Techniker:
Die Einstellung von Kart und Motor ist im Rennsport sehr wichtig. Das GTC Feld liegt sehr dicht beieinander. Trotzdem wird man bei richtiger Grundeinstellung von Motor und Chassis nie langsamer sein als 1 Sekunde sofern man es ein wenig versteht am Lenkrad zu drehen. Stimmt die Grundeinstellung findet man mit den Feinheiten aber selten mehr als 1-2 Zehntel. Richtig viel Zeit kann man aber in der Box und bei der Taktik gewinnen. Hier liegen oftmals mehre Sekunden um die man sich verbessern kann. Diese Sekunden im Chassis oder Motor zu finden ist unmöglich. Damit man bei der Grundeinstellung nicht total im Dunkeln tappt, hat der GTC Beirat die wichtigsten Eckdaten zusammengefasst. Die Chassisdaten gibt es meist beim jeweiligen Chassis-Händler. Die Info´s über den Motor und Luftdrücken liegen diesem Schreiben bei.
P.S. Nirgendwo wird mehr Blödsinn über das richtige Set-up erzählt als im Fahrerlager. Glaubt um Gotteswillen nicht jeden Blödsinn. Haltet Euch an die beiliegenden Hinweise und Set-up Empfehlungen und sucht die Zeit bei den Fahrern, Boxenstopps und Taktik. Man verbessert sich in größeren Schritten wenn man einem langsameren Fahrer richtig viel Trainingszeit gibt als 1-3 Hundertstel zu finden in einer anderen Bedüsung. (Hier geht der Schuss auch meist nach hinten los.

Ansprechpartner / Beirat
Grundsätzlich ist das GTC Teilnehmerfeld eine große „Familie“ bei dem jeder jeden hilft.
Wir haben uns alle lieb ☺ Wenn aber 500 Menschen aus ganz Deutschland zusammentreffen sind zwangsläufig einige dabei mit denen man nicht so gut kann. Sollte es mal Probleme geben bitten wir das schnell und tolerant zu lösen oder aber uns oder ein Mitglied aus dem GTC Beirat anzusprechen. Dies gilt auch wenn sich technische, sportliche oder organisatorische Fragen auftauchen.
Die Kontaktdaten und Photos der Beiratsmitglieder haben wir auf unserer Homepage veröffentlicht. Die GTC Organisatoren lernt ihr von Rennen zu Rennen auch besser kennen. Habt keine Scheu uns direkt anzusprechen, was für ein Problem auch auftreten mag.

Für die Fahrer!

Rennen: Man geht äußerst fair miteinander um. Es werden in der Regel keine blauen Flaggen gezeigt. Schneller Fahrer werden vorbeigelassen (man hängt sich dahinter und lässt sich ziehen)

Mehrere Spurwechsel, Zick-Zack fahren und behindern ist verboten.
Handzeichen wie Faust oder Mittelfinger zeigen, Scheibenwischer etc. sind verboten.

Die GTC Fahrer vermeiden unnötige Zweikämpfe. Das Feld ist ausgeglichen und die Rennen sehr lang. Man macht gemeinsame Sache und versucht zusammen dem Feld zu enteilen oder den Rückstand zur Spitze zu verringern. Ständige Positionskämpfe sind da kontraproduktiv und werden nicht gern gesehen.

Topfahrer versuchen gerade in der Start- und Restartphasen sich aus allem herauszuhalten. Augenscheinlich leichte Platzverbesserungen sind in dieser Phase häufig nur mit „Feindkontakt“ und großer Gefahr von verbogenen Spurstangen oder Hinterachsen verbunden!

Bei der Boxenanfahrt (bis Haltelinie Waage) gibt es kein generelles Speedlimit. Ein Einschlag in die Streckenbegrenzung oder ein Dreher führen aber zur Zeitstrafe. Achtung, das Grippniveau der Boxenanfahrt entspricht nicht dem auf der Rennstrecke. Anfahrten zur Box sind rechtzeitig auf der Strecke, durch heben eines Amres anzuzeigen.

Haltelinien: Es ist vor der Haltelinie anzuhalten. Diese darf nicht berührt oder überfahren werden. (es gilt die Vorderachse)

Waage: Durch äußere Umstände (Wind, verschieben, Motordrehzahl) kann die Waage 1-2 Kg unterschiedlich anzeigen. Diese ist bei dem Minimalgewicht genauso einzuplanen wir Gewichtsverlust beim Kart (Benzin, Reifenabbau) und beim Fahrer. Ist die Waage besetzt, vor der Haltelinie warten bis die Waage frei ist. (Achtung, frühzeitiges losfahren löst den Bewegungsmelder aus und die Waageampel bleibt auf Rot stehen! Der Vordermann darf dann nicht von der Waage fahren!)
Auf der Waage muss man solange warten bis das Rotlicht erlischt. Fährt man von der Waage runter obwohl Untergewicht angezeigt wurde, akzeptiert man die Zeitstrafe. Mögliche Ursachen von Untergewicht kann auch eine falsche Halteposition auf der Waage sein. Kurz prüfen ob alle 4 Räder komplett auf der Waage stehen!

Strafbox: Die Strafbox befindet sich in der Regel kurz hinter Waage. Auch bei Strafstopps ist die Wiegeprozedur, Haltelinien und Speedlimit einzuhalten. Bei einem Strafstopp sind keine Fahrerwechsel, Tanken oder Reparaturstopps erlaubt.

10 Sekunden Strafe: Diese Strafe kann beim nächsten „normalen“ Boxenstopp in der Strafbox abgesessen werden. Nach dieser 10 Sekunden Strafe dürfen alle geplanten Boxenarbeiten erledigt werden.

Boxendurchfahrt: Während der Anfahrt zur Box sind keine Arbeiten am Kart zulässig. (wie Gewichtskasten oder Tankdeckel öffnen) Zum Fahrerwechsel muss das Kart stehen, der Motor muss ausgeschaltet sein. Die Fahrspur darf nicht blockiert werden. Zu jeder Zeit muss der Fahrer bremsbereit im Kart sitzen (auch wenn das Kart geschoben wird)

Speedlimit Box: Das Speedlimit in der Box beträgt 2Meter/Sekunde, dies entspricht 3 Sekunden von Markierungslinie zu Markierungslinie, die zur Kontrolle in der Boxengasse alle 6 Meter angebracht sind. Sollte ein Kart von Linie zu Linie weniger als 2 Sekunden benötigen gibt es eine Zeitstrafe. Es wird das Kart gestoppt und nicht der Vorläufer.

Technische Probleme: Sollte ein Kart ausrollen ist dieses an einer sicheren Position abseits der Strecke abzustellen. Der Fahrer darf auf der Strecke reparieren. Kann er den Schaden nicht beheben ist dieses durch deutliches Handzeichen anzuzeigen. Die Rennleitung schickt das Safety-Car auf die Strecke. Erst

danach (und auf Zeichen des Boxenmarshalls) dürfen die Helfer die Strecke betreten. Ist das SC angefordert worden, darf nicht selbstständig weitergefahren werden. Das Kart muss geborgen werden. Bei Bremsproblemen/Bremsversagen ist das Kart zwingend auf der Strecke zu halten und auszurollen. Wird ein Kart ohne Bremswirkung auf der Waage „erwischt“ gibt es eine empfindliche Zeitstrafe.

Gelblicht/ Gelbe Flagge: Geschwindigkeit deutlich reduzieren, Überholverbot. Dies gilt bis zum nächsten Streckenposten der kein Gelb zeigt! (rechtzeitig prüfen wo die Streckenposten stehen)

Safety-Car Phasen: Wird bei Start/Ziel angezeigt. Tempo sofort drosseln, aber keine plötzliche Vollbremsung! Während der SC Phase zügig aufschließen und keine großen Abstände zum Vordermann lassen. Überholen nach der SC Phase, ist erst ab der Start/Ziel Linie erlaubt.

FYC (Full course yellow) Wird bei Start/Ziel und allen Posten mit gelber Flagge und FCY Schild angezeigt. Man darf nicht schneller fahren als die in den Race Infos angegebenen Sollzeit.

Einfahrt auf die Strecke ist bei „grün“ jederzeit möglich, jedoch darf der fließende Verkehr nicht behindert werden. Man darf also auf die Strecke fahren sofern eine Lücke da ist und niemand behindert wird.
Während einer Safety-Car-Phase ändert sich das leicht. Die Boxenausfahrt wird mit der roten Flagge gesperrt (sobald das SC einen definierten Punkt auf der Strecke erreicht hat (wird in der Fahrerbesprechung bekanntgegeben) und erst geöffnet wenn das SC und das Hauptfeld an der Boxenausfahrt vorbei gefahren ist. Die Ausfahrt aus der Box ist nun möglich sofern eine Lücke da ist.. Dabei darf kein Kart auf der Strecke behindert oder gefährdet werden.

Rennleitung/Streckensicherung/Boxenmarshalls:
Dieser oben genannte Personenkreis leitet für Euch das Rennen und opfert dafür viel Freizeit. Großenteils geschieht das Ehrenamtlich. Ohne diese Personen gibt es keine Rennen. Wir gehen davon aus das dieser Personenkreis jederzeit respektvoll behandelt wird und ausgesprochene Strafen ohne Diskussion akzeptiert werden. Alle Sportwarte beurteilen eventuelle Vorfälle nach besten Wissen und Gewissen. Es liegt in der Natur der Sache, das eventuelle Vorfälle unterschiedlich gesehen werden. Auch sind wir alle nur Menschen und liegen mit einer Beurteilung auch mal daneben. Aber, Ihr Fahrer habt es selbst in der Hand, ob die Rennleitung tätig werden muss. Also, penibel an die Regel halten und schon kann (fast) nichts passieren.

Nach unglücklichen Remplern oder Berührungen ist es durchaus erlaubt sich zu **entschuldigen**!