



Regelwerk 2016 (V.1.0)

Einführung:

Dieses Reglement ist die Grundlage aller RC-Rock Crawling Wettbewerbe (Competitions), welche durch die GRCCA durchgeführt werden.

Grundsätzliche Definition der Competitions

Eine Wettbewerbsstrecke(nachfolgend „Comp“ genannt) besteht aus 3 bis 5 Kursen, welche aus jeweils 6 – 10 Toren bestehen. Die Strecke zwischen zwei Toren wird als Sektion bezeichnet und endet immer mit dem Tor (Beispiel: die Sektion 1 beginnt beim Start und endet beim Tor 1; die Sektion 2 beginnt beim Tor 1 und endet beim Tor 2, usw.). Jeder Kurs beginnt beim Start und endet beim letzten, für den Kurs gesetzten Tor.

Während der Fahrt jedes Teilnehmers (nachfolgend Fahrer genannt) wird die Zeit gestoppt und es werden Strafpunkte vergeben. Diese werden von den Schiedsrichtern (nachfolgend Judges genannt) auf dem Ergebniszettel (nachfolgend Score-Sheet genannt) notiert. Es gibt sowohl eine Maximal-Zeit, als auch eine maximale Strafpunktzahl, welche nicht überschritten werden darf.

Die Definition der Fahrzeuge, der Strafpunkte, deren Vergabe und die Anwendung der Strafpunktevergabe sind in diesem Reglement vorgegeben.

1. Strafpunkte / Definition und Anwendung

1.1 Die Strafpunkte / Gutschriftspunkte

Die Höhe der Straf-und Gutschriftspunkte beträgt:

Rückwärts:	1 Punkte
Torfehler:	10 Punkte
Überschlag:	5 Punkte
Streckenmarkierung:	10 Punkte
Berührung (Reparatur & Zurücksetzen):	10 Punkte
Kursfolge / Durchfahrtsrichtung:	10 Punkte
Fortschrittspunkte pro Tor:	-2 Punkte
Bonustor:	-10Punkte

1.2 -Rückwärts: (1 Punkt)

Dieser Strafpunkt wird gegeben wenn ein Fahrzeug rückwärts fährt. Sobald ein Rad rückwärts dreht, unabhängig ob durch Motorkraft oder durch Bewegung des Fahrzeugs wird ebenfalls ein Strafpunkt vergeben. Hierbei ist es unabhängig davon ob das Fahrzeug eingeklemmt ist oder aufsitzt.

Sobald ein Fahrzeug rückwärts fährt, wird solange kein weiterer Rückwärtspunkt vergeben, bis das Fahrzeug das nächste Mal vorwärts fährt. Ein Rückwärts-Strafpunkt wird also nur vergeben, wenn die Vorwärtsfahrt durch eine Rückwärtsdrehung der Räder unterbrochen wird.

Kein Rückwärts-Strafpunkt wird vergeben, wenn die Rückwärtsdrehung der Räder während eines Versuchs, das Fahrzeug nach einem Überschlag selbständig und ohne Berührung wieder aufzustellen, erfolgt. Wenn ein Fahrer beschließt, einen Kurs rückwärts zu beginnen, wird sofort ein Rückwärts-Strafpunkt vergeben. Eine detaillierte Erklärung der Rückwärts-Strafpunkte Beispiele findet man unter Punkt 7.1 dieses Reglements.

1.3 – Überschlag: (5 Punkte)

5 Strafpunkte werden vergeben, wenn sich ein Fahrzeug überschlägt und nicht mehr ohne Berührung weiterfahren kann. Sobald das Fahrzeug stillsteht und umgedreht werden muss, werden die 5 Strafpunkte vergeben. Wenn ein Fahrzeug sich überschlägt und wieder auf den Rädern landet oder wenn ein Fahrzeug nacheinem Überschlag durch eigene Kraft und ohne Berührung wieder auf die Räder kommt und die Fahrt fortsetzen kann, werden keine Strafpunkte vergeben. Beim Versuch das Fahrzeug ohne Berührung, nur durch Motorkraft wieder umzudrehen, werden auch keine Rückwärtspunkte vergeben.

Der Fahrer muss das Fahrzeug nach den vorgeschriebenen Regeln (siehe Pkt. 6.7 Überschlag – Umdrehen des Fahrzeugs) umdrehen können. Ist dies nicht möglich, kommt die Berührung (Pkt. 1.4) zur Anwendung und die Strafpunkte für eine Berührung werden vergeben.

1.4 – Berührung: (10 Punkte)

Jegliche Berührungen des Fahrzeugs, ausgenommen bei einem Überschlag (siehe Punkt 1.3), unabhängig davon, ob die Berührung gewollt oder ungewollt entstanden ist, wird mit 10 Strafpunkten gewertet (weiteres siehe 1.4.1).

Sobald der Fahrer eine Berührung verlangt oder der Judge eine Fahrzeugberührung durch den Fahrer bemerkt und bekannt gibt, hält der Judge die Zeit an und das Fahrzeug wird durch den Fahrer mit der Hinterachse auf die Torlinie des letzten erfolgreich passierten Tors zurückgesetzt. Falls die Topografie kein Rücksetzen an diesen Ort zulässt, setzt der Judge das Fahrzeug an den nächst möglichen Platz hinter dieser Stelle.

Wichtig: Alle Tormarkierungen (nachfolgend Gatemarken genannt) sind und bleiben aktiv (hot / alive) und geben beim Berühren einen Torfehler, das gilt auch für die Gatemarken der erfolgreich passierten Tore. Nur Gatemarken, welche mit einem Torfehler belegt wurden, sind nicht mehr aktiv (dead). Ein Tor besteht immer aus einem linken und einem rechten Gatemarken; diese bleiben immer beide aktiv, bzw. wenn einer der Gatemarken eines Tors berührt und mit einem Torfehler belegt wurde, bleibt der zweite (nicht berührte) Gatemarken dieses Tors aktiv.

1.4.1 – Definition der Berührungen (nicht abschließend)

Die Strafpunkte für eine Berührung werden auch vergeben bei Reparatur, Fahrzeugberührung durch den Fahrer, fallen des Fahrzeugs auf den Fahrer, überfahren des Fahrerfußes, etc..

Wichtig: Die Gesundheit des Fahrers hat höchste Priorität! Der Judge entscheidet ob durch eine Berührung ein Vorteil entstanden ist. Bsp.: Ein Fahrzeug fällt auf den Fahrer und rollt danach dennoch weiter einen Hang runter. Dies ist kein Vorteil! Hier könnte auf 10 Strafpunkte verzichtet werden!

1.4.2 – Reparatur während des Kurses auf dem Kursgelände (On course repair)

Wenn ein Fahrzeug während des Kurses repariert wird, kann der Fahrer einen Reparaturplatz (innerhalb des Kurses) wählen und sein Fahrzeug reparieren. Die Zeit läuft dabei weiter und das Fahrzeug muss nach erfolgter Reparatur mit der Hinterachse auf die Torlinie des zuletzt passierten Tors zurückgesetzt werden.

Wenn die Reparatur nicht innerhalb der offiziellen Kurszeit abgeschlossen werden kann, erhält der Fahrer ein DNF (Did Not Finish = 40 Punkte) abzüglich der bis dahin eingefahrenen Fortschrittspunkte und der Kurs gilt als beendet.

Nach abgeschlossener Reparatur wird das Fahrzeug mit der Hinterachse und in Fahrtrichtung auf die Torlinie des zuletzt passierten Tors gesetzt, der Fahrer erhält 10 Strafpunkte für Berührung und setzt seine Fahrt fort.

Es gibt keine Vorschrift, wer das Fahrzeug reparieren darf; der Fahrer ist berechtigt, die Reparatur ggfs. durch einen Dritten machen zu lassen.

1.4.3 – Reparatur außerhalb des Kursgeländes (off course repair) – OPTIONAL!

Diese Regel ist optional und nicht zwingend gültig; der Veranstalter gibt bei der Ausschreibung oder beim Fahrerbriefing bekannt, ob ein Off course repair zugelassen wird.

Für größere Reparaturen kann der Fahrer eine Reparatur außerhalb des Kursgeländes verlangen. Dabei wird die Zeit angehalten und der Fahrer bekommt 30 Minuten Zeit um sein Fahrzeug außerhalb des Kurses zu reparieren. Kehrt der Fahrer nicht innerhalb der 30 Minuten auf den Kurs zurück, wird ein DNF gewertet und die bisher eingefahrenen Fortschrittspunkte werden abgezogen. Der Kurs gilt dann als beendet.

Wenn der Fahrer innerhalb der 30 Minuten auf den Kurs zurückkehrt, wird das Fahrzeug mit der Hinterachse und in Fahrtrichtung auf die Torlinie des zuletzt passierten Tors gesetzt und die angehaltene Zeit läuft ab dem Moment weiter, in dem sich das Fahrzeug in Bewegung setzt. Für die Off course repair erhält der Fahrer 10 Strafpunkte für Berührung und eine Zeitstrafe von 1 Minute, welche direkt von der verbleibenden Zeit abgezählt wird.

1.4.4 – Technische Nachkontrolle (Vehicle out of spec)

Wenn der Judge während des Kurses vermutet, das Fahrzeug entspreche nicht den technischen Vorgaben des Reglements (z.B. längerer Radstand), ist er berechtigt, eine technische Nachkontrolle anzuordnen. Dabei wird die Zeit angehalten und der Fahrer darf keine Aktivität an seiner Fernbedienung mehr vornehmen. Der Judge markiert dann die exakte Fahrzeugposition und nimmt das Fahrzeug zwecks technischer Nachkontrolle vom Kurs

Wenn alles in Ordnung ist und das Fahrzeug den Vorgaben entspricht, wird dieses an die markierte Stelle zurückgesetzt und der Fahrer kann seine Fahrt fortsetzen.

Wenn das Fahrzeug nicht mehr den Vorgaben entspricht und der Fahrer dadurch einen Vorteil hat, muss er eine Reparatur in Anspruch nehmen (siehe Punkt 1.4.3) und das Problem beheben. Wenn der Fahrer nicht in der Lage ist, das Problem im Rahmen der vorgegebenen Regeln (1.4.3) zu beheben, wird DNF gewertet (siehe auch Punkt 1.8).

Wenn das Fahrzeug durch einen technischen Defekt nicht mehr den Vorgaben entspricht und der Judge entscheidet, dass der Fahrer dadurch keinen Vorteil hat, darf der Fahrer den Kurs ohne Reparatur und ohne zusätzliche technische Inspektion fortsetzen. Fahrzeugkarosserien, Dächer und Bodypanels, welche herunterhängen und/oder abfallen profitieren nicht von dieser Regelung und müssen unverzüglich repariert werden (unter Anwendung der Regeln 1.4.2 und 1.4.3).



1.5 – Tormarkierungsfehler/Gatemarkers (10 Punkte pro Markierung)

Jedes Tor wird definiert durch zwei Tormarkierungen (nachfolgend Gatemarkers genannt) und diese Fehlerpunkte werden gegeben, wenn das Fahrzeug nicht mit allen 4 Rädern durch das Tor fährt. Ebenfalls werden die Punkte vergeben, wenn das Fahrzeug einen Gatemarkers berührt.

Ein Gatemarkers bleibt während des ganzen Kurses aktiv (hot / alive) außer wenn dieser berührt wurde. Dann werden für diesen Gatemarkers keine weiteren Fehlerpunkte mehr gegeben und der Gatemarkers ist dann nicht mehr aktiv (dead). Bitte beachte die Erklärungen und Punkt 7.2 / 7.3.

1.6 – Fahrbahnmarkierung / Boundarymarkers (10 Punkte)

Diese Punkte werden vergeben, wenn das Fahrzeug eine Fahrbahnmarkierung berührt hat. Dann hält der Judge die Zeit an und das Fahrzeug wird durch den Fahrer mit der Hinterachse und in Fahrtrichtung auf die Torlinie des letzten erfolgreich passierten Tors zurückgesetzt. Falls die Topografie kein Rücksetzen an diesen Ort zulässt, setzt der Judge das Fahrzeug an den nächst möglichen Platz hinter dieser Stelle. Die Fahrbahnmarkierungen bleiben während des ganzen Kurses aktiv. Falls sie verschoben werden, wird die Zeit angehalten und der Judge setzt die Fahrbahnmarkierung wieder an die korrekte Stelle.

Die Fahrbahnmarkierungen sind für einen Crawlerkurs nicht zwingend notwendig und können durch den Veranstalter nach Belieben gesetzt werden.

1.7 – Maximale Kurs-Punktzahl

Ein Fahrer kann pro Kurs mit maximal 40 Punkten gewertet werden. Sobald diese Punktzahl erreicht ist, ist der Kurs für den Fahrer zu Ende und wird mit DNF gewertet. Die Fortschrittspunkte bleiben erhalten und werden für das Schlussresultat in Abzug gebracht. Erreicht ein Fahrer die maximale Punktzahl, wird ihm dies vom Judge mitgeteilt und er muss den Kurs verlassen.

1.7.2 – Maximale Punktzahl von 20 Punkten pro Tor/Sektion (optional)

Diese Regel ist optional und nicht zwingend Bestandteil der Comp; der Veranstalter gibt bei der Ausschreibung oder beim Fahrerbriefing bekannt, ob eine maximale Punktezahl pro Tor zur Anwendung kommt. Wenn ein Fahrer in einer Sektion das Punktemaximum von 20 Punkten erreicht, wird das Fahrzeug vom Judge mit der Hinterachse auf die Torlinie des die Sektion abschließenden Tores gesetzt. Falls dies aus topografischen Gründen nicht möglich ist, setzt der Judge das Fahrzeug auf die nächstmögliche Stelle.

1.8 – DNF (Did Not Finish) – (40 Punkte)

Immer wenn ein Fahrer einen Kurs nicht zu Ende fahren kann (Zeit abgelaufen, irreparabler Fahrzeugdefekt, etc.) wird der Kurs als DNF gewertet und mit 40 Punkten belegt. Alle bis dahin eingefahrenen Fortschrittspunkte bleiben erhalten und werden für das Schlussergebnis von den Strafpunkten abgezogen.

1.9 – DNS (Did Not Start) – (50 Punkte)

Diese Wertung erfolgt immer dann, wenn ein Fahrer einen Kurs nicht startet. Das Fahrzeug muss zwingend aus eigener Kraft die Startlinie überqueren, damit der Kurs als begonnen gilt.

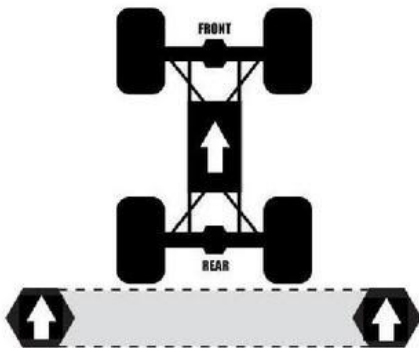
1.10 – Fortschrittspunkte Bonus / Progress (-2 Punkte)

Dieser Bonus wird dem Fahrer für jedes während der offiziellen Fahrzeit und in der richtigen Reihenfolge passierte Tor gegeben. Ein Tor gilt als passiert (cleared), wenn mindestens ein Vorder und ein Hinterrad in der korrekten Fahrtrichtung durchs Tor gefahren sind.

Wichtig: Um die Fortschrittspunkte ohne Strafpunkte zu erhalten, müssen alle 4 Räder das Tor ohne Berührung der Gatemarker passiert haben. Wenn wie oben beschrieben nur zwei oder nur drei Räder durch das Tor gefahren wurden, werden zwar die Fortschrittspunkte (-2 Punkte) gegeben, aber ein Torfehler (10 Punkte) notiert und der Fahrer kann den Kurs fortsetzen.

Das Passieren einer Torlinie ist dann vollzogen, wenn das Fahrzeug die komplette Torlinie überfahren hat, siehe 6.3.

Die eingefahrenen Bonuspunkte bleiben in jedem Fall erhalten und werden immer vom Kurstotal abgezogen.



1.11 Time out Regel

Zur Sicherheit des Fahrers kann dieser zu jeder Zeit ein Time out verlangt werden, um sich neu zu positionieren (der Fahrer, nicht das Fahrzeug!). Dieses Time out darf nur aus Sicherheitsgründen und nicht zur Erkundung der Strecke oder sonstiger Vorteilsbeschaffung eingesetzt werden. Der Judge stoppt die Uhr nach dem der Fahrer Time out ausgerufen hat und ist berechtigt, die Zeit nach einer Ankündigung wieder weiterlaufen zu lassen.

1.12 – Kurs-Fahrtrichtungsfehler (10 Punkte)

Jeder Kurs muss in der vorgegebenen Richtung befahren und die Tore müssen in der markierten Reihenfolge passiert werden. Wenn ein Fahrer ein Tor in der falschen Richtung oder ein Tor in der falschen Reihenfolge passiert, werden 10 Strafpunkte vergeben und das Fahrzeug muss mit der Hinterachse vom Fahrer zurück auf die Torlinie des letzten passiertierten Tors gesetzt werden.

Ist dies aus topografischen Gründen nicht möglich, setzt der Judge das Fahrzeug an die nächstmögliche Stelle. Wenn ein Tor einmal passiert wurde, darf es in danach in allen Fahrtrichtungen passiert werden (Vorsicht: die Gatemarken bleiben aktiv; siehe Punkt 1.5!!).

2. Zugelassene Fahrzeuge / Fahrzeugspezifikationen

2.1 – Grundsätzliches

2.1.1 – Es sind nur Fahrzeuge mit 4-Rad Antrieb zugelassen. Der Antrieb muss über die Räder erfolgen.

2.1.2 – Die Abmessungen aller Fahrzeuge sind im fahrfertigen Zustand auf einer graden Unterlage (z.B. Tisch) zu prüfen.

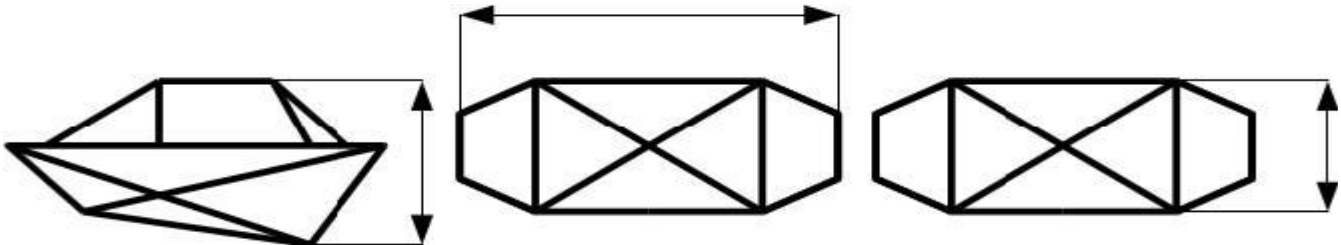
2.1.3 – Der maximal zulässige Radstand wird vom Zentrum der Vorderachse bis zum Zentrum der Hinterachse gemessen (Maße siehe Punkt 6.4)

2.1.4 – Für Fahrzeuge mit einer Karosserie sind sämtliche Chassistypen zugelassen.

2.1.5 – Für karosserielose Tuberchassis gilt, dass es sich um ein selbsttragendes und komplettes Fahrzeugchassis handeln muss. Dabei muss das Dach min. 2.5 cm höher liegen als das Hauptchassis und die Rahmenseitenteile müssen eine Höhe von min. 2.5 cm haben. Ein Tuber Fahrzeug muss als Fahrzeug erkennbar sein.

2.1.5.2 -Stossdämpfer und deren Befestigungselemente zählen nicht zu den absoluten Massen des Fahrzeuges und werden bei der Überprüfung der Maßeinhaltung nicht mit gemessen.

2.1.5.3 – Tuber-Fahrzeuge sind nur zugelassen, wenn sie die der Klasse entsprechenden Maßvorgaben einhalten. Gemessen wird wie in der nachfolgenden Skizze aufgezeigt; dabei werden alle Rahmenelemente wie Stossstangen, Skidplates, Dach, Haube, etc. (**keine** Panels/Schrauben/Kabelbinder) mit gemessen:



2.1.5.4 – Monocoque Fahrzeuge -konstruiert aus einem einzigen massiven Stück und aus festem Material (Alu, Fiberglas, Carbon) sind erlaubt, müssen aber fest verbunden und selbsttragend sein. Das Dach muss dabei so ausgeführt sein, dass das Fahrzeug auch als solches zu erkennen ist.

2.1.6 – Alle Befestigungspunkte der Fahrwerkskomponenten (Links und Stossdämpfer) müssen fixiert sein. Es sind keine frei beweglichen Befestigungspunkte zugelassen.

2.1.7 – Die Anzahl der Funkkanäle ist frei..

2.1.8 – Aktive Fahrwerke sind erlaubt, wenn diese in Ihrer Konstruktion ein fester Bestandteil der Federung sind. Nicht erlaubt sind Luftfederungen, welche eine steuerbare, beliebige Verstellung der grundsätzlichen Fahrzeughöhe ermöglichen.

2.2 – SuperClass Crawler – Fahrzeug-Spezifikationen

2.2.1 – Der Radstand der Fahrzeuge muss minimal 406 und darf maximal 457mm betragen.

2.2.2 – Es bestehen keine Einschränkungen betreffend Steuerung der Achsen

2.2.3 - Super Class Crawler Fahrzeuge müssen mindestens 305mm lang, 76mm breit und 76mm hoch sein. Gemessen wird die Karosserie bzw. das Chassis beim Tuber.

2.2.5 – Die minimale Felgengröße der SuperClass Fahrzeuge beträgt 3.2“ (81mm); dieses Maß wird an der Oberkante des Felgenbetts gemessen. Die Felgenbreite und die Reifenwahl sind frei.

2.3 – 2.2“ Modified Klasse (ehem. 2.2 Pro) Fahrzeug-Spezifikationen

2.3.1 – Der maximale Radstand ist 320mm

2.3.2 – Die maximale Spurbreite, gemessen an den Aussenkanten der Hinter-und Vorderachse beträgt 320 mm. Die Messung dieser Breite erfolgt bei abgestelltem Fahrzeug.

2.3.3 – Der maximale Felgendurchmesser beträgt 2.2“ (56mm) gemessen an der Oberkante des Felgenbetts bzw. bei verklebten Reifen zählt der Innendurchmesser der Reifenwulstoberfläche. Mit montiertem Reifen darf kein aussen sichtbarer Felgenteil (inkl. Beadlockring) größer als 65mm im Aussendurchmesser sein. Die Reifengröße darf 6“ (152mm) nicht überschreiten.

2.3.4 – Es dürfen nur 2 Räder gelenkt werden. Weitere Lenkungen sind verboten.

2.3.5 – 2.2 modified Fahrzeuge müssen mindestens 203mm lang, 76mm breit und 76mm hoch sein. Gemessen wird die Karosserie bzw. das Chassis beim Tuber.

2.3.6 – Maximal 2 Antriebsmotoren

2.4 – 1.9“ Crawler-Klasse Fahrzeug-Spezifikationen

2.4.1 – Der maximale Radstand ist 215mm

2.4.2 – Die maximale Spurbreite, gemessen an den Aussenkanten der Hinter-und Vorderachse beträgt 203 mm. Die Messung dieser Breite erfolgt bei abgestelltem Fahrzeug.

2.4.3 – Der maximale Felgendurchmesser beträgt 1.9“ (48mm) gemessen an der Oberkante des Felgenbetts bzw. bei verklebten Reifen zählt der Innendurchmesser der Reifenwulstoberfläche. Mit montiertem Reifen darf kein aussen sichtbarer Felgenteil (inkl. Beadlockring) grösser als 56mm im Aussendurchmesser sein. Die Reifengröße darf 4.25“ (108mm) nicht überschreiten.

2.4.4 – Es ist nur eine Lenkung der 2 Räder an der Vorderachse zugelassen.

2.4.5 – Es dürfen nur 2 Steuerkanäle verwendet werden (einer für die Lenkung und einer fürs Gas).

2.4.6 – Es darf nur ein ESC (Fahrtenregler) und ein Servo verwendet werden.

2.4.7 – Für den Antrieb darf nur ein Motor verwendet werden.

2.4.8 – Es dürfen max. 3S LiPos oder Akkus mit einer maximalen Nennspannung von 11,1 V verwendet werden.

2.4.9 - 1.9 Crawler Fahrzeuge müssen mindestens 171mm lang, 63mm breit und 70mm hoch sein. Gemessen wird die Karosserie bzw. das Chassis beim Tuber.

2.5 – 2.2“ Shaft Driven (ehem. Shafty) Fahrzeug Spezifikationen

2.5.1 – Der maximale Radstand ist 320mm

2.5.2 – Die maximale Spurbreite, gemessen an den Aussenkanten der Hinter-und Vorderachse beträgt 320 mm. Die Messung dieser Breite erfolgt bei abgestelltem Fahrzeug.

2.5.3 – Der maximale Felgendurchmesser beträgt 2.2“ (56mm) gemessen an der Oberkante des Felgenbetts bzw. bei verklebten Reifen zählt der Innendurchmesser der Reifenwulstoberfläche. Mit montiertem Reifen darf kein aussen sichtbarer Felgenteil (inkl. Beadlockring) größer als 65mm im Aussendurchmesser sein. Die Reifengröße darf 6“ (152mm) nicht überschreiten.

2.5.4 – Es dürfen nur 2 Räder gelenkt werden. Weitere Lenkungen sind verboten.

2.5.5 – **Es sind nur Fahrzeuge mit Karosserie (typischerweise Lexanbody) erlaubt!** Die Fahrzeughöhe muss min. 203mm Länge, min. 76mm Höhe und min. 76mm in der Breite aufweisen(gemessen von Unterkante Chassis bis Oberkante Dach). Die Originalbreite der Karo muss erhalten bleiben.

2.5.6 – Es darf nur ein ESC (Fahrtenregler), ein Motor (der im Chassis montiert sein muss und nicht Bestandteil einer Achse ist!) und ein Servo verwendet werden.

2.5.7 – Es sind nur zwei Steuerkanäle erlaubt (einer für die Lenkung und einer fürs Gas)

2.6 – Scalecrawler Klasse Fahrzeug Spezifikation

2.6.1 – Der maximale Radstand ist 370mm

2.6.2 – Die maximale Spurbreite, gemessen an den Aussenkanten der Hinter-und Vorderachse beträgt 320 mm. Die Messung dieser Breite erfolgt bei abgestelltem Fahrzeug.

2.6.3 – Die maximale Felgengröße beträgt 2.2“ (56mm) gemessen an der Oberkante des Felgenbetts. Mit montiertem Reifen darf kein Felgenteil (inkl. Beadlockring) größer als 65mm sein. Die Reifengröße darf 6“ (152mm) nicht überschreiten.

2.6.4 – Erlaubt sind Allradlenkung, Winch down und DIG

2.6.5 – Für den Antrieb darf nur ein Motor verwendet werden.

2.6.6 – Der Einsatz von Winden, Ankern und anderen Hilfsmitteln ist strikt untersagt.

2.6.6 – Erlaubt sind nur Rohr und/oder Leiterraahmen. **Keine** TVP Chassis (z.B. Beetlejuice, Moonbuggy, Viper etc.)

2.6.7 – Scale Crawler Fahrzeuge müssen ein Karosseriemass (bei Tubern Chassismass) von mindestens Länge=Radstand, 120mm Breite und 120mm Höhe aufweisen.

3. Grundsätzliche Comp Regeln & Event Management

- 3.1** – Es ist zu beachten, dass die GRCCA die Regelauslegung strikt einhalten wird. Die Regeln werden immer am Fahrerbriefing erläutert. Bei Fragen und Unsicherheiten steht Dir die GRCCA jederzeit zur Verfügung.
- 3.2** – Die Schlussresultate jeder Comp ergeben sich aus der Summe aller Kursresultate. Die tiefste Punktzahl gewinnt.
- 3.3** – Punktegleichheit – Bei Punktegleichheit kann entweder ein Entscheidungskurs gelegt werden, welcher von den punktegleichen Fahrern gefahren wird oder es kann die effektive Zeit aller Kurse zur Entscheidung genommen werden. Der Veranstalter entscheidet vor der Comp, welcher Modus angewandt wird (abhängig vom Starterfeld).
- 3.4** – Es ist den Fahrern strikt untersagt, die Kurse Probe zu fahren. Bei einer verbotenen Probefahrt erhält der Fahrer für den betreffenden Kurs ein DNS (50 Pkt.).
- 3.5** – Der Veranstalter gibt für das Befahren der offiziellen Kurse im Fahrerbriefing ein Zeitfenster bekannt; Kurse welche von den Fahrern bei Ablauf des Zeitfensters nicht gefahren wurden, werden mit DNS (50 Pkt.) gewertet. Fahrer welche in der Warte-Linie stehen und nur noch einen letzten Kurs fahren müssen, dürfen als Ausnahme den Kurs auch nach Ablauf des Zeitfensters befahren.
- 3.6** – Der Einsatz von Winden, Ankern und anderen Hilfsmitteln ist strikt untersagt.
- 3.7** – Ein Fahrzeug darf immer nur in einer Klasse starten.
- 3.8** – Das Setup eines Fahrzeugs (Radstand, Spurbreite, Höhe, Reifen, etc.) darf während eines Kurses nicht verändert werden.
- 3.9** – Die gesamte Competition muss vom Fahrer mit demselben Fahrzeug gefahren werden. Ein Austausch des Fahrzeuges ist nicht erlaubt.
- 3.10** – Der Einsatz eines Fahrzeuges für max. 2 Fahrer ist erlaubt. Dieses Vehicle-Sharing muss bei der technischen Abnahme deklariert werden und der Veranstalter kann die Starteinteilung so anpassen, dass beide Fahrer Ihre Einsätze problemlos absolvieren können.
- 3.11** – Setupänderungen am Fahrzeug (Radstand, Spurbreite, Höhe, Reifen, etc.) zwischen den einzelnen Kursen sind erlaubt, solange das Fahrzeug weiterhin den Spezifikationen seiner Klasse entspricht.
- 3.12** – Jegliche Veränderung der Kurse durch Drittpersonen ist strikt verboten. Dies betrifft das Wegräumen von Steinen, Wegwischen von Sand, etc. genauso wie das Verschieben von Gatemarkern u.ä..
- 3.13** – Alle Verstöße gegen die Event-Regeln werden mit einer sofortigen Disqualifikation geahndet. Im Wiederholungsfall oder bei groben Verfehlungen behält es sich die GRCCA vor, den Fahrer für zukünftige Comps zu sperren.

4. Kurs Design

4.1 – Ein Tor besteht aus zwei Gatemarkern

4.2 – Die Torbreite beträgt für die SuperClass Klasse min. 50cm, für die 2.2“ Klasse min. 41cm und für die 1.9“ Klasse min.31 cm. Alle Masse sind von der Innenseite zur Innenseite der Gatemarken.

4.3 – Ein Kurs besteht aus 5 – 10 Toren und die Abschnitte zwischen den Toren werden Sektionen genannt. Sektion 1 geht vom Start bis Tor 1; Sektion 2 von Tor 1 bis Tor 2, etc.

4.4 – Eine Competition besteht mindestens aus 3 Kursen.

4.5 – Wenn zwei Tore nahe beieinander gelegt werden, werden diese durch unterschiedliche Farbgebung oder sonstige Kennzeichnung deutlich markiert.

4.6 – Wenn zusätzlich zu den eigentlichen Toren weitere Gatemarken als Bestandteil des Kurses gelegt werden, werden diese immer mit Progresspunkten oder Bonuspunkten belegt.

4.7 – Der Start kann aus einem oder zwei Gatemarkern, aus einer Kreidelinie, einer Pylone oder einem Startblock bestehen. Die Startlinie dient lediglich dem Start der Stoppuhr und es werden keine Fehlerpunkte vergeben.

4.7.1 – Das Zählen der Fehler- und Fortschrittspunkte beginnt, sobald die Zeit läuft und endet, sobald die Zeit gestoppt wird.

4.8 – Der Kurs ist zu Ende sobald das letzte Tor mit Fortschritt durchfahren wurde (siehe Punkt 1.10).

4.9 – Bonustore sind Extratore, welche an beliebiger Stelle auf dem Kurs gesetzt werden können um zusätzliche Bonuspunkte (**-10 Punkte je passiertem Tor / „Tor cleared“**) zu vergeben.

4.9.1 – Alle während der Fahrt zu einem Bonustor eingefahrenen Fehlerpunkte werden zum Gesamtergebnis dazu gezählt, auch wenn das Bonustor nicht erfolgreich gefahren wurde.

4.9.2 – Jedes Bonustor darf nur einmal durchfahren werden.

4.9.3 – Der Kurs muss in der korrekten Reihenfolge fertig gefahren werden, damit dem Fahrer die Bonuspunkte gutgeschrieben werden.

4.9.4 – Ein Bonusabschnitt kann auch aus mehreren zu fahrenden Toren bestehen.

4.9.5 – Die Bonustore sind in der vom Streckenbauer vorgesehenen Reihenfolge abzufahren, damit der Bonus gutgeschrieben wird. **Hierbei kann der Streckenbauer auch festlegen, dass dem Fahrer es überlassen wird zu welchem Zeitpunkt er diese Tore passieren will.**

5. Judging

5.1 – Die Judges sind verantwortlich für die Beobachtung der Fahrten auf den Kursen und vergeben die Fehler- und Fortschritts- und Bonuspunkte. Ihren Anweisungen ist unbedingt Folge zu leisten! Eine Missachtung der Anweisungen hat eine Disqualifizierung zur Folge!

5.2 – Der Judge teilt dem Fahrer die beobachteten Fehler und die Fortschritte laut und deutlich mit.

5.3 – Das Judging muss immer von 2 Leuten erledigt werden; ein Judge der das Fahrzeug beobachtet und die Fehler/Fortschritte bekannt gibt und ein Schreiber, der die Zeit stoppt und die Fehler-/Fortschrittspunkte auf dem Score-Sheet notiert.

5.4 – Der Judge ist auch berechtigt und verpflichtet, dafür zu sorgen, dass sich außer dem Fahrer und einem eventuellen Spotter (siehe Punkt 5.7) keine weiteren Personen auf dem Kursgelände befinden und der Fahrer den Kurs konzentriert und unbehindert fahren kann.

5.5 – Der Judge kann und darf auch Fahrer sein.

5.6 – Falls ein Zuschauer unglücklicherweise und ohne dem Fahrer einen Vorteil zu verschaffen, das Fahrzeug berührt, werden keine Fehlerpunkte vergeben. Wenn ein Fan absichtlich und offensichtlich das Fahrzeug berührt (und es so z.B. vor einem Sturz bewahrt) kann der Judge die Fehlerpunkte für das Berühren (10 Punkte) vergeben.

5.7 – Jeder Fahrer kann einen Spotter benennen, welcher ihm unterstützende Ratschläge geben darf. Der Spotter muss vor dem Start dem Judge bekannt gegeben werden und darf mit dem Fahrer den Kurs betreten. Alle durch den Spotter verursachten Fehlerpunkte (z.B. berühren des Fahrzeugs) werden dem Fahrer zugeschrieben.

6. Glossary – Erklärung der Begriffe

6.1 – Event / Competition: Die eigentliche Veranstaltung; ein Treffen von verschiedenen Fahrern, welche sich auf den Kursen dem Wettbewerb stellen

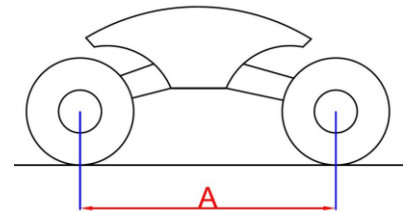
6.2 – Kurs: Der Kurs ist die Strecke zwischen der Startlinie und dem letzten Tor. Jeder Kurs hat eine vorgegebene Fahrtrichtung durch die Tore.

6.3 – Tor: Das Tor wird durch zwei Gatemarkers definiert und markiert die zu fahrende Strecke oder das zu befahrende Hindernis. Die minimale Distanz der Gatemarkers ist genau definiert (siehe 4.2). Das Tor ist die gesamte Fläche zwischen zwei Gatemarkern (also nicht nur eine Linie); wie in der nachfolgenden Skizze dargestellt: Jedes Tor hat eine vorgeschriebene Durchfahrtrichtung, welche entweder auf der Fahrbahn oder auf dem Gatemarkers angegeben ist. Alle Gatemarkers sind immer aktiv (alive) außer wenn sie durch das Fahrzeug oder den Fahrer berührt wurden.

6.4 – Radstand (A): Der Radstand der Fahrzeuge wird gemessen von Mitte des Radmitnehmers der Vorderachse bis zur Mitte des Radmitnehmers der Hinterachse.

Dabei stellt der Fahrer sein Fahrzeug auf den Tisch der technischen Abnahme und richtet alle lenkbaren Räder geradeaus. Dann bewegt der Fahrer sein Fahrzeug durch drücken über den gesamten Einfederweg (also komplett eingefedert und komplett ausgefedert) und der Judge misst während dieser Bewegung den Radstand.

Die Radstandmessung nach obigem Muster wird sowohl für die rechte, als auch für die linke Fahrzeugseite vorgenommen und der Messwert darf zu keinem Zeitpunkt über dem für die Fahrzeugklasse vorgegebenen Maximalwert liegen.



6.5 – Spurbreite: Die Spurbreite wird an beiden Achsen von Reifenaussenkante zu Reifenaussenkante gemessen.

6.6 – Definition der Überschlag Position: Ein Überschlag ist dann erlaubt, wenn zwei Räder derselben Fahrzeugseite (links oder rechts) in einem Winkel von min. 90 Grad (absolut gemessen, nicht zur Fahrbahnoberfläche) stehen.

6.7 – Erlaubte Anwendung des Aufstellens nach Überschlag: Vor der Anwendung eines Überschlags muss das Fahrzeug komplett stillstehen. Das Fahrzeug muss dann vom Fahrer über eine Seite (links oder rechts; ein Aufstellen über die Front oder die Rückseite ist nicht erlaubt) auf die Räder gedreht werden, wobei das Fahrzeug ständigen Bodenkontakt haben muss. Das Fahrzeug darf bei einem Überschlag nicht vertikal verschoben oder in eine andere Fahrtrichtung gedreht werden. Nach dem Umdrehen muss das Fahrzeug selbständig und ohne festhalten solange stillstehen, bis der Judge den Überschlag notiert hat. Dann wird die Fahrt fortgesetzt. Wenn das Fahrzeug nicht wie oben beschrieben umgedreht werden kann und/oder nach dem Umdrehen nicht selbständig steht, kommt das Berühren zur Anwendung (siehe Pkt. 1.4), es werden dann die Strafpunkte für das Berühren gegeben und das Fahrzeug wird ins letzte passierte Tor zurückgesetzt.

7. Beispiele der Fehlerpunktevergabe und weitere Definitionen

Diese Auflistung wurde erstellt um die Anwendung der verschiedenen Fehlermöglichkeiten zu erklären und deren Anwendung zu verdeutlichen.

7.1 – Beispiele für Rückwärts Fehler (1 Punkt):

7.1.1 – Wenn der Fahrer rückwärtsfährt, wird ein Rückwärts Strafpunkt vergeben

7.1.2 – Wenn ein Fahrzeug in einer Steigung angehalten wird und dann (ohne Motoreinwirkung) rückwärts rollt, wird ein Rückwärts Strafpunkt vergeben.

7.1.3 – Wenn ein Fahrzeug über ein Hindernis fährt und – trotz vorwärts drehenden Rädern – rückwärts rutscht, wird kein Rückwärts Strafpunkt vergeben.

7.1.4 – Wenn sich ein Fahrzeug nach hinten überschlägt ohne dass der Fahrer rückwärts Gas gibt und/oder sich die Räder rückwärts drehen, wird kein Rückwärts Strafpunkt vergeben.

7.1.5 – Wenn ein Fahrer einen Rückwärts Strafpunkt erhalten hat, darf er anhalten und erneut rückwärtsfahren, ohne dass ein weiterer Rückwärts Strafpunkt vergeben wird.

7.1.5.1 – Anwendungsbeispiel: rückwärtsfahren – stoppen – dann wieder rückwärtsfahren gibt nur einen Strafpunkt

7.1.5.2 – Anwendungsbeispiel: wenn sich das Fahrzeug auf der Skidplate auf einem Fels „aufgebockt“ hat; rückwärts Gas geben, vorwärts Gas geben, wieder rückwärts Gas geben bis das Fahrzeug wieder Grip unter den Rädern hat, wird mit nur einem Rückwärts-Strafpunkt gewertet.

7.1.6 – Rückwärts Strafpunkte bei Aktionen welche im Reglement nicht klar definiert sind, werden nach Ermessen und Beurteilung der Judges vergeben.

7.2 – Durchfahren (clearen) eines Tores

7.2.1 – Ein Tor gilt als durchfahren (cleared) sobald mindestens ein Vorder-und ein Hinterrad in der Fahrtrichtung durch die zwei Gatemarkers gefahren ist.

7.2.2 – Alle Tore müssen in der vom Kursbauer vorgesehen Reihenfolge durchfahren werden (also zuerst Tor 1, dann Tor 2, etc.)

7.2.3 – Ein Tor kann auch von einem rückwärtsfahrenden Fahrzeug durchfahren und gecleart werden, die Durchfahrtrichtung des Tores muss jedoch eingehalten werden.

7.2.4 – Wenn ein Fahrzeug mit allen 4 Rädern, in der korrekten Fahrtrichtung und ohne einen Gatemarkers zu berühren durch ein Tor fährt, gilt das Tor als durchfahren (cleared) und dem Fahrer werden zwei Fortschrittspunkte gutgeschrieben.

7.2.6 – Wenn ein Rad der Vorderachse und ein Rad der Hinterachse durch ein Tor fährt (das Fahrzeug überfährt einen Gatemarkers) gilt das Tor als durchfahren. Der Fahrer wird aber mit einem Torfehler gewertet (10 Punkte), erhält jedoch die zwei Fortschrittspunkte gutgeschrieben.

7.2.7 – Wenn nur ein Rad der Vorderachse oder ein Rad der Hinterachse durch ein Tor fährt (das Fahrzeug überfährt einen Gatemarkers) gilt das Tor nicht als durchfahren, der Fahrer wird mit einem Torfehler gewertet, erhält keine Fortschrittspunkte und muss das Tor nochmals mit min. einem Rad der Vorderachse und einem Rad der Hinterachse durchfahren.

7.3 – Torfehler

7.3.1 – Wenn während der laufenden Kurszeit ein Fahrzeug einen Gatemarken berührt, werden die 10 Punkte für den Torfehler vergeben.

7.3.2 – Ein Fahrer kann die Fahrt nur fortsetzen, wenn er ein Tor entweder passiert hat (und die Fortschrittspunkte erhalten hat) oder wenn er für die Sektion vor dem Tor ein Total von 20 Punkten erreicht hat.

8. Sportlichkeit und Fairness

8.1 – Sportlichkeit und Fairness wird an allen Comps und Events vorausgesetzt. Falls ein Fahrer, ein Spotter oder ein anderes Teammitglied durch Unsportlichkeit auffällt, behält sich der Veranstalter vor, diese Person auf die Verfehlung hinzuweisen und die Person nötigenfalls zu sanktionieren.

8.2 – Es ist nicht erwünscht, dass Fahrer in alkoholisiertem Zustand Ihre Kurse absolvieren.

8.3 – Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten ist der Kurs nach Beendigung (Zeit Ende oder max. Fehlerpunkte) sofort zu verlassen!

8.4 – Verstoß gegen eine Regelauslegung:

Die Anwendung und Auslegung dieses Regelwerks kann ergänzend oder einschränkend zum Text oder den Abbildungen des Regelwerks erfolgen. Die GRCCA definiert die Regelauslegung und instruiert die Judges, damit die Regeln stets gleich ausgelegt werden und eine faire Comp möglich ist. Ein Verstoß gegen eine Auslegung der Regel kommt einem Regelverstoß gleich und wird entsprechend geahndet. Nur die GRCCA ist berechtigt, Regelauslegungen zu ändern.

abgeleitet vom Regelwerk des USRCCA