

Newsletter Dezember 2017

Terminkalender 2018 steht

Zur 21.GTC Saison gibt es einige Neuerungen. Zum ersten Male wird ein 1000km Rennen absolviert, welches je nach Bedingungen zwischen 16 und 18h dauern wird. Ausgetragen wird dieses Rennen in Oppenrod und am Samstag nach ca. 9h unterbrochen um die restlichen Runden dann am Sonntag zu absolvieren. Die maximale Dauer des Rennens wurde aber auf 18 Stunden limitiert. Falls bis dahin keine 1000km erreicht werden sollten wird das Rennen dann abgewunken.

Ebenfalls (wieder) neu im Kalender ist die Strecke im Badischen Liedolsheim. Die GTC gastierte erst 2 Mal auf dieser Strecke (1999 & 2002) 2018 wird im Oktober hier das Finale stattfinden.

Eine weitere neue Strecke muss für die GTC´ler bis 2019 warten. Das in der Eifel gelegene Dahlemer Binz sollte eigentlich im nächsten Jahr fest im Kalender stehen. Leider liegt zurzeit die Genehmigung auf Eis. Erst Mitte/Ende März erhalten die Betreiber definitiv Bescheid ob eine Genehmigung erteilt wird, die es ermöglicht auch ohne Mittagspause einen Rennbetrieb zu gewährleisten. Auch die alternative Strecke in Aschersleben steht für 2018 nicht zur Verfügung, womit wir erneut zu einem 12h Nachrennen in Templin antreten werden.

Die Termine in der Übersicht:

17/18.03.18	Test & Infotage Oppenrod inkl. Meisterfeier
14./15.04.18	12h Rennen (7h&5h) in Cheb
19./20.05.18	1000km Rennen in Oppenrod
30.06.18	12h Rennen Templin
28./29.07.18	Super Race Weekend Wittgenborn (1x6h & 2x3h)
08./09.09.18	Bavarian 24h in Wackersdorf
13./14.10.18	12h Rennen (7h&5h) in Liedolsheim

Reglement 2018

Das GTC Reglement 2018 wird in den nächsten Tagen fertiggestellt sein. Dabei gibt es keine großen Änderungen, bis auf die Änderungen die die Motorschäden deutlich reduzieren sollen.

So wird folgender Passus in das Reglement aufgenommen:

„Je nach Rennstrecke kann der Veranstalter eine maximal Übersetzung, und Minimum Hauptdüse sowie Minimum Ölstand zum Start vorschreiben“

Diese geschieht in enger Absprache mit den Teams und könnte dann von Rennen zu Rennen anders ausfallen, ganz gestrichen oder verändert werden.

Dabei soll (bei der Übersetzung) eine kürzeste erlaubte Variant vorgeschrieben werden die (aus den Erfahrungsschatz der Teams vom Vorjahr) nur eine max. Drehzahl von 5400-5600 zulässt

Hier möchten wir auch auf Beiratsprotokoll vom November 2017 verweisen (steht auf unserer Webseite zum Nachlesen bereit)

Weitere Detail Änderungen:

Die Handicap-Gewichte werden für 2018 ausgesetzt.

Obligatorische Motoren-Vollkontrolle (mind. 3 Motoren pro Veranstaltung) bei allen Rennen.

GTC Beirat

Der GTC Beirat wird gerade neu gewählt. Das Wahlbüro ist noch bis Freitag den 8.12.17 geöffnet. Über das Ergebnis berichten wir dann im neuen Jahr.

GTC Einschreibung 2018

Die Einschreibeunterlagen zur 21. GTC Saison liegen als PDF Datei diesem Newsletter bei. Ab der nächsten Woche sind diese auch Online auf unserer Webseite, im Downloadbereich erhältlich. Es werden maximal 35 eingeschriebene Teams angenommen. Teams aus dem Jahr 2017 und die bereits vorgemerkten neuen Mannschaften haben eine Startplatz Garantie bis Ende Januar 2018. Danach werden die freien Startplätze an weitere Interessenten vergeben.

GTC-Schiedsgericht

Bezüglich der Motorenmanipulation beim letzten Rennen 2017, tagt das Schiedsgericht in der nächsten Woche. Bevor das Ergebnis des Schiedsgerichtes veröffentlicht wird, werden zunächst die betreffenden Teams informiert. In der KW 51 werden dann alle anderen Teamchefs per Mail informiert.

Die GTC forscht - Mayday – Hier gibt es ein Problem

Muss es erst zu einem ernsthaften Zwischenfall kommen?

Im Kartsport und speziell in der GTC haben wir ein Problem, welches wir auf der letzten Beiratssitzung angesprochen haben. Es geht um die wegfliegenden Räder! Sei es nach einem unsachgemäßen Reifenwechsel, brechende Stehbolzen oder Achsschenkel oder sogar brechende Hinterachsen. Es vergeht kein Jahr bei uns, bei denen sich nicht ein Rad auf davonmacht. Hat man Glück kullert es in die Wiese. Hat man viel Glück, schießt es, einer Rakete gleich, über die Rennstrecke oder in den Zuschauerraum und alle können irgendwie ausweichen. Nicht auszudenken, wenn so ein Geschöß jemanden trifft.

Obwohl dieses Problem auch im Sprintbereich vorkommt, gibt es bis heute keine technische Lösung die dieses verhindert oder minimiert.

Also werden wir einen Wettbewerb ausschreiben. Unter dem Motto „Die GTC forscht“ kann jeder eine Lösung vorschlagen, die wir dann im nächsten Jahr probieren können und, wenn diese Lösung praktikabel ist und funktioniert, dann auch für alle zwingend vorgeschrieben wird.

Es winken wertvolle Preise bis hin zu Alleinvertriebsrechten innerhalb der GTC.

Dabei kann jeder mitmachen. Sei es nur ein genialer Gedanke oder eine fertig gezeichnete Komplettlösung. Egal ob es nur die Vorderachse oder die Hinterachse betrifft.

Bei der Beiratssitzung hieß es erst: „Da gibt es keine Lösung, zumal ja auch ein schneller Reifenwechsel möglich sein muss“ Nach kurzer Zeit kamen aber gleich die eine oder andere Idee.

So könnte an der Vorderachse, bei vorgeschriebenen Monofelgen, ein simpler Sicherungssplint schon weiterhelfen. Wenn dann der Achsschenkel bricht fliegt das Rad zwar immer noch davon, aber lockere Radmuttern werden zumindest früh bemerkt und das Rad bleibt noch auf dem Achsschenkel.

Bei der Hinterachse könnte man sich eventuell ein Stahlseil, welches durch die Hinterachse geführt wird und auf beiden Seiten an Radbolzen befestigt wird, vorstellen. Oder einen Zentralverschluss mit Sicherungssplint in Verbindung mit einem durchgehenden Stahlseil.

Ich bin mir aber sicher, dass es noch viele weitere Ideen oder sogar geniale Komplettlösungen von der GTC Gemeinde geben könnte.

Bis es soweit ist und eine praktikable Lösung auf dem Markt ist, werden wir wegfliegende Räder wohl zusätzlich noch hart bestrafen müssen, um die Teams damit anzuhalten noch sorgfältiger beim Reifenwechsel vorzugehen. Auch hier sind wir für Ideen dankbar.

Alle Ideen werden wir im GTC-Beirat vorstellen und auch auf Realisierbarkeit prüfen. Von den besten Ideen werden wir dann einen Prototyp anfertigen lassen um diesen zu testen. Tüftler gibt es in der GTC genügend, nun sind wir gespannt ob diese dann auch bei Sicherheitsfragen eine geniale Lösung finden.

Mit sportlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Frank Jelinski', written in a cursive style.

Frank Jelinski
GTC Rennbüro
FrankJelinski@race-report.de
0172 6386755