

REGELVERK FÖR STCC Cup 2011/2012

Version 4.1
2011-11-06
STCC the Game 2

1 Allmänna Bestämmelser

1.1 Befogenheter och juridik

STCC Cup 2011/2012 anordnas av GIRL (Göteborgs Internet Racing League) som är en organisation utan vinst intresse. Namnet STCC tillhör STCC AB och används för att återskapa spänningen bakom STCC i virtuell form. GIRL gör inga anspråk på att namnet STCC.

1.2 Tävlingsstatus

Nationell tävling i spelet STCC the Game 2 utgivet av Simbin Studios AB. All kommunikation sker på svenska och god förståelse i det svenska språket är ett krav.

1.3 Egen risk

Den som deltar i mästerskapet gör detta under eget ansvar och egen risk. Varken GIRL, medtävlande, arrangören eller funktionärer kan således göras ansvariga för äktenskapsproblem, person- eller saksador som drabbar deltagaren.

1.4 Följa reglementet

Genom anmälan förbinder sig förare och anmälare att följa och iakttaga detta reglemente och vad som kan meddelas i bulletiner med stöd av reglementet.

2 Programversioner

Endast originalspelet STCC the Game 2 som är en add on till RACE07/GTR Evolution/Race ON/STCC the Game är tillåtet. Senaste uppdatering från Steam skall användas.

3 Anmälningsavgift

Anmälningsavgiften består av två poster, den ena är till Förarmästerskapet och är på 100kr och återbetalas som $(\text{Antal intjänade poäng} / \text{Totalt utdelade poäng}) * (100kr * \text{Antal deltagare})$. Avsikten med anmälningsavgiften är att skapa ett incitament att delta i varje tävling.

Den andra posten är till Teammästerskapet och är på 100kr för de som startar ett Märketeam. Dessa pengar återbetalas med 1/10 av summan av Teammästerskaps-anmälnings-avgifterna till det team som tjänat flest poäng per tävlingstillfälle och 1/10 till den som tjänat in flest poäng totalt i slutet av säsongen.

Anmälningsavgifterna skall ha erlagts innan start är tillåten.

En del av teamavgiften kan komma att avsättas till administrativa utgifter.

4 Bilval

4.1 Tilldelning av bilar

Grundregel: Alla konkurrenskraftiga bilar som är representerade i det riktiga STCC skall vara representerade på banan, när så har skett kan nya stall skapas på valfri bil.

Regler:

- Val av bilar görs i ordning enligt resultatet från STCC Cup 2010 där vinnaren väljer först o.s.v. Därefter får nya förare välja bil/team
- Vid val av bil skall föraren anses som anmäld och erlägga anmälningsavgift. Anmälan är bindande och anmälningsavgift återbetalas endast som prispengar.
- Den som står på tur har att välja mellan att skapa ett nytt märketeamen från teamen i lista a) eller så kan han förhandla med existerande team om att få gå med i ett av dessa. Han kan också välja att "passa" vilket betyder att turen går vidare till nästa person i listan. Maximalt ett pass får utnyttjas.
- Om alla teamen i lista a) är upptagna har föraren möjlighet att skapa sig ett nytt team baserat på bilarna i lista a) och b) genom att göra ett nytt skinn.
- Det får aldrig vara fler än 2 bilar/förare per team som kör för poäng vid varje racetillfälle. Det är tillåtet enligt STCC reglerna att vara fler förare i ett team. Detta är tillåtet även i STCC Cup men rekommenderas ej då det kan påverka körandan på ett negativt sätt. Ett krav är att varje förare som deltar skall ha betalt anmälningsavgiften innan start.
- I ett märketeam (lista a) måste båda bilarna vara av samma märke och modell och en tydligt teamsamhörighet skall finnas. (t.ex. måste båda Flash bilarna vara i samma team)
- Övriga team skall i första hand bestå av likadana bilar på samma sätt som för märketeamen men om det blir två team med endast 1 förare var när alla har valt har de rätt att gå samman i ett gemensamt team för att slåss om Teammästerskapet.
- Den som anmäler ett märketeam är ansvarig för att Teamavgiften betalas in. Det är upp till den ansvarige att förhandla med sin andre förare om avgiften. D.v.s. att om en mindre duktig förare väljer ett märketeam men inte får lockat till sig en andre förare kan denne tvingas betala hela Teamavgiften själv.
- Anmälningsavgiften skall betalas senast 1 vecka efter anmälan och absolut senast dagen före första racestart.

Lista a)

Team	Bil
Team Biogas.se/KMS	VW Scirocco
Polestar	Volvo C30
Flash Engineering	BMW 320sis
MA:GP	Alfa Romeo 156
Chevrolet Motorsport Sweden	Chevrolet Cruze
WestCoast Racing	BMW 320si
Seat Dealer Team	Seat Leon
Seco Tools Racing Team/Engström Motorsport	Honda Accord
Team BYGMA	Seat Leon

Lista b)

Team	Bil
IPS Motorsport	BMW 320si
Ebbesson Motorsport	BMW 320si
Appelqvist Racing	Alfa Romeo 156 GTA
Danielsson Motorsport	Seat Leon

4.2 Tillåtna bilar

Endast originalbilar får användas, inga add-on bilar tillåts om de inte omnämns i detta regelverk eller har godkänts av tävlingsledningen.

Originalbilarnas prestanda får givetvis inte heller modifieras på något sätt. Man får inte heller byta däckfabrikat på bilen.

4.3 Bilklasser

Endast STCC bilar tillåtna

4.4 Setups

Fritt inom de gränser som definieras i garaget.

4.5 Skins

Egna skins är tillåtna men skall i så fall användas hela säsongen så att inte bilarna i väsentligt ändrar utseende under pågående säsong. Ändringar i skins efter säsongens start är begränsat till ändring av namn, startnummer och mindre reklamskyltar.

Vid förändring av ett skin måste det skickas in till den som driver servern i god tid innan racetillfället eftersom den behöver manuellt läggas in på servern och distribueras till alla klienter.

Egna skins skall uppfylla de krav som ställs i dokumentet STCC_Dekalplacering_2011_2.pdf
Detta dokument finns att finna på <http://www.stcc.se/>

Alla dekalerna som är gemensamma för alla bilar skall finnas med. Vid uppdateringar av existerande skins bör så mycket av originaldekalerna finnas med för maximalt igenkännande.

Reklamen på egna skins skall kunna vara riktad till den svenska marknaden och bilen skall se riktig ut (d.v.s. inga rosa bilar kommer att accepteras)

4.6 Startnummer

Startnumret baseras på förra säsong resultat för de som deltog och i anmälningsordning för nya förare.

5 Inställningar

5.1 Server inställningar

Difficulty:	Pro
Flag Rules:	Full
Fuel consumption:	Normal
Tire wear:	Normal
Failures:	Normal
Weather:	Changeable
Enable collisions	True
Standing start	True
Damage multiplier:	100%
Allowed Assists:	Automatic Clutch

5.2 Klient inställningar (måste ställas in manuellt)

Autopit: OFF

5.3 Racedistanser

Race	Bana	Tävlingsvarv (2 heat per tillfälle)	Med planerat formationsvarv*	Racedistans (km)
1 & 2	Jyllandsringen, 2300 meter	16	17	36,8
3 & 4	Ring Knutstorp, 2070 meter	19	21	39,3
5 & 6	Mantorp Park, 3106 meter	14	15	43,5
7 & 8	Göteborg City, 1575 meter	24	26	37,8
9 & 10	Falkenberg, 1843 meter	25	27	46,1
11 & 12	Karlskoga, 2400 meter	17	18	40,8
13 & 14	Jyllandsringen, 2300 meter	16	17	36,8
15 & 16	Ring Knutstorp, 2070 meter	19	21	39,3
17 & 18	Mantorp Park, 3106 meter	14	15	43,5

* Om ordningen inte är korrekt innan startlinjen kan ytterligare tävlingsvarv gå åt till formationsvarv

6 Fri träning, Kval och Race tider

6.1 Fri träning

Administrerad Practise 1 med aktuella vikter sker på Måndagar (även icke tävlingsveckor) från ca klockan 21.00 om inte annat anges

Vid tävlingstillfällen (normalt varannan onsdag) startar Practise 2 ca klockan 21.00 och pågår i 30 minuter.

Hastighetsbegränsningen i depån skall respekteras inte bara under tävling utan även under Practise och Kval och tävlingsledningen kan döma föraren till en drive-through under nästkommande race vid upprepade förseelser.

Bandepåns hastighetsbegränsning är **60** km/h (använd pit-speed limiter)

6.2 Kval

Efter Practise 2 startar ett 20 minuters kval.

Tävlingsledningen kan införa ett 10 minuters extra kval för topp 8 om det anses nödvändigt. Detta skall i så fall informeras i god tid innan nästa tävlingstillfälle.

6.3 Warmup

Bandepåutfarten är öppen under 4 minuter inför tävlingsheaten enligt tidsschema. I de fall en tävlande vill köra mer än ett utkörningsvarv skall detta ske genom att köra med kraftigt reducerad fart genom bandepån.

6.4 Race 1 & Race 2

Efter Warmup följer två race ca 20 minuter långa.

7 Race

7.1 FILSCA Minimal Driving Behaviour Code

FILSCA's Minimal Driving Behaviour Code skall ha lästs igenom innan start och följas dock med undantag av regel I.3a och I.3b som skall följas enligt 7.5 nedan.

Om det är några motsättningar mellan Filsca's dokument och detta dokument så är det detta dokument som gäller.

7.2 Chat och Teamspeak

Teamspeak är ett krav, användning utan mikrofon kan tillåtas för förare som inte placerar sig inom topp 10.

Under practice och warm-up är chat tillåtet men skall endast användas vid problem med Teamspeak. Under kvalet är all chat förbjuden och undanbedes helt även under race. Låt sunt förnuft styra vad som är ett viktigt meddelande.

Desamma gäller prat via Teamspeak. Under Practise och warmup är prat helt tillåtet och uppmuntras, under Kval skall det vara helt tyst (muta micen!)(inte ens förlåt eller tackningar bör förekomma under kval) och under race skall bara viktig information spridas som "...jag är på din högra sida" och liknande. Svordomar är aldrig tillåtna, liksom nedlåtande kommentarer om andra förare eller funktionärer. Efter målgång är allt snack förbjudet tills alla kvarvarande bilar kommit i mål - vänta någon minut med gratulationerna, känsloutbrotten eller snyfthistorierna om ditt race!

Det är inte tillåtet att köra med mic och högtalare och voice activation. Antingen kör man med Push to talk eller så använder man ett headset.

Headset plus push to talk rekommenderas. Om ni använder Headset och voice activation, se till att ni har en mute knapp så att ni stänga av utgående ljud om ni får telefon eller när flickvännen/pojkvännen kallar på uppmärksamhet.

Teamspeak stödjer att skapa egna kanaler vilket med fördel kan användas under practice inom teamet för att diskutera inställningar m.m. Under loppet bör aldrig deltagarna lämna den allmänna gruppen då viktig information då kan missas. Teamen bör istället använda whisper funktionen i teamspeak för att skicka privata meddelanden mellan förarna.

7.3 Geningar

Alla fyra hjulen måste alltid hållas på (eller i luften vertikalt ovanför) banan. Till banan räknas asfalten samt de vita linjerna **och i förekommande fall rödvita/blåvita kurbs**. Även asfalt utanför de vita linjerna, räknas som tillhörande banan, dock endast på UTSIDAN av kurvor: Det är självklart inte tillåtet att köra rakt fram i chikanerna. "Breddningar" av kerbs, ofta målade i grönt eller svart, räknas EJ som tillhörande banan. Innerhjulen får aldrig i sin helhet vara utanför de vita linjerna.

Kurbs i innerkurvor får användas men ej överskridas, d.v.s. ingen del av bilen får vara utanför (på insidan av) kurbsen. I de fall det finnas pinnar eller däck vid kurbsen, får dessa aldrig flyttas på, skulle detta göras resulterar detta i straff på första incidenten.

Denna regel gäller både i kval och i race. Om man av misstag råkar gena, så kan man undvika att bestraffas genom att bromsa och sakta ner och därmed se till att man inte tjänade något på geningen. Geningar kommer endast bestraffas i de fall föraren tjänade något (tid eller placering) på geningen. Det är tillåtet att gena för att undvika en kollision, men se då till att sakta ner så att du inte tjänade någon tid på geningen.

Vid enstaka (färre än 6 gånger) fall av mindre överträdelser (däcken lämnar kortvarigt sträcket) utdelas inget straff i de fall där överträdelsen inte har påverkat poängstriden, överskrids detta bestraffas man med 1s tidstillägg per ytterligare överträdelser.

Det är speciellt känsligt med geningar under kval vilket kan påverka resultatet väldigt mycket och det finns inga möjligheter att kontrollera bästa varv innan Race1. Det betyder att en gening under kval måste bestraffas hårt typiskt med 30 sekunder tidstillägg i Race1. För att bli dömt måste man ha lämnat linjen en viss tid/sträcka och ha tjänat något på det. D.v.s. om man det inte är troligt att man har tjänat någon placering på geningen skall det heller inte utdelas något straff.

7.4 Kollisioner

Det är inte tillåtet att knuffa någon av banan varken med vilje eller av oförsiktighet. Till oförsiktighet räknas att inte hålla avstånd vid inbromsning inför kurva då slipstreaming plus reaktionstider gör att den bakomvarande bilen lätt trycker den främre bilen av banan. Läs mer om bestraffningar under kapitel 10. För att undvika sådana kollisioner skall den bakomvarande bilen lägga sig vid sidan av så att ingen slipstreaming kan ske inför inbromsning.

En förare skall hellre offra sin egen bil än att riskera att trycka av någon.

Vid oklarheter huruvida man varit skyldig till att någon har åkt av kan man fullfölja loppet och ta straffet efter en protest från denne (och riskera diskvalificering från loppet enligt Bestraffningssystemet se kapitel 10.2)

7.5 Omkörningar

Manövrar vars avsikt är att hindra andra bilar, som mer än 1 spårändring per raksträcka för att försvara en position, avsiktligt utträngning av en bil utanför spår eller bankant är inte tillåtna.

På racingmaner är det tillåtet att sticka in nosen i en innerkurva för påbörja en omkörning. Men för att detta skall funka är det av högsta vikt att en bil med som attackerar hela tiden håller koll på var den bakomvarande bilen befinner sig genom att använda backspeglar och Lock-left/right. Befinner sig den andra bilen i död vinkel (d.v.s. syns inte i backspegel) skall plats lämnas som om bilen befann sig bredvid den egna bilen. Skulle så inte ske är i de flesta fallen straffet att man knuffas av banan, detta räknas då som en raceincident och bestraffas normalt inte vidare. Till detta fall räknas inte när den attackerande föraren bromsar bort sig och fortsätter rakt fram i kurvan, skulle detta ta med sig den attackerade bilen så gäller samma regler som vid kollisioner, d.v.s. bilen som bromsade bort sig skall genomföra en drive-through **inom två varv (passera startlinjen max två gånger)**.

Det är heller inte tillåtet att styra in nosen innanför den främre bilen då den främre bilen redan har påbörjat insvängningen i kurvan. D.v.s. är det uppenbart att man inte kommer att få plats är det inte heller tillåtet att trycka sig in i kurvan.

Ett flertal avtryckningar har skett historiskt då den bakomvarande har försökt sig på en omkörning inför en kurva från en position mer än 1 billängd bakom. Gemensamt för flera av dessa avtryckningar är att hastigheten på den framförvarande då brukar vara sänkt t.ex. på grund av bilar framför. En lägre hastighet innebär också betydligt snabbare svängradie vilket den bakomvarande inte klarat av att reagera på då den för att försöka hinna om håller en betydligt högre hastighet. Den stora hastighetsskillnaden resulterar ofelbart i en avtryckning med bestraffningar som följd. Slutsatsen är att omkörningar från positioner mer än 1 billängd bakom skall undvikas om man inte med säkerhet kan säkerställa att en kollision inte kommer att ske.

7.6 Startprocedur

Startposition

Startpositionen i första loppet styrs av bästa kvaltid utom i de fall föraren har dragit på sig en bestraffning eller missat kvalet. I de fall det både finns förare som missat kvalet och förare som dragit på sig en bestraffning skall den med bestraffning starta sist. Om flera förare missat kvalet eller dragit på sig en bestraffning så skall den inbördes placeringen styras av placering i mästerskapet.

Den slutgiltiga startuppställningen för andra tävlingsheatet vid varje tävlingstillfälle bestäms av resultatet i första tävlingsheatet. De åtta första förarna i första tävlingsheatet placeras i omvänd ordning i förhållande till resultatet i första tävlingsheatet. Övriga startar enligt placering i första tävlingsheatet.

Om en tävlande inte placerar sig i första tävlingsheatet får den tävlande starta i slutet av startuppställningen i race2 utan tidstillägg. Om mer än en tävlande inte får en position i första loppet, skall de tilldelas platser i slutet av startuppställningen i enlighet med i första hand antal körda varv i första tävlingsheatet och i andra hand placering i kvalet.

Om mer än 1 förare varken deltagit i första racet eller lyckats genomföra ett kvalet skall de placeras efter placering i förarmästerskapet.

Observera att det inte går att justera ordning manuellt i servermjukvaran utan ovan nämnda justering måste göras under formationsvarvet. För att undvika dessa störningar och fördröjningar är det av högsta vikt att alla ansluter i tid till första racet. Dock är det tillåtet att återansluta till race2 om race1 brutits på grund av datorstrul.

Formationsvarv

När spelet släcker de röda lamporna skall det köras ett eller två formationsvarv som körs i två raka led med ca en billängd till framförvarande. Ett formationsvarv används för banor längre 2100m och 2 varv för kortare banor.

Tävlande som är oförmögen att bibehålla sin startposition under formationsvarvet får återta sin position, dock får den som passerats av hela startfältet inte återta sin plats utan skall då starta sist. Om fler än en tävlande passerats av hela startfältet, skall de starta sist i den ordning de lämnade startuppställningsplatsen. Platser lämnade vakanta på startuppställningen får ej fyllas upp.

Om någon bil kör in i bandepån under formationsvarvet/varven skall den hållas kvar i bandepån och får starta efter att sista bil passerat bandepåutfarten

Vid uppvärmning av däck får bara maximalt 50 % av banbredden användas. Att falla tillbaka i ledet för att göra provstarter är förbjudet.

Varv vid avbruten start räknas som tävlingsvarv.

Bil i pole position bestämmer hastigheten och kör iväg i långsam takt tills klartecken fås att fältet är korrekt. Därefter körs 2/3 delar av formationsvarvet/varven i valfri hastighet, dock utan hastiga accelerationer eller inbromsningar för att sedan begränsa hastigheten till 60-80km/h så fältet kan samlas upp inför start. (Pit limit kan med fördel användas).

När bilen i pole position närmar sig depåinfarten inför start skall föraren kontinuerligt öka farten fram till startlinjen. För att undvika risken för olyckor från den punkt fri fart gäller måste samtliga förare fortsätta i en fart som inte innebär någon oberäknelig acceleration eller inbromsning eller någon annan manöver som sannolikt äventyrar andra förarens säkerhet eller hindrar start. Den förare som är placerad som nummer 2 i startledet får vid inget tillfälle passera föraren som har Pole Position efter depåinfarten. Samtliga bilar skall vara formerade på två raka led på respektive banhalva. Banans tilltänkta mittlinje får överskridas först då startlinjen passerats. Omkörning av någon annan tävlande är förbjudet tills startlinjen passerats, förutom när en bil saktar ner, laggar eller har uppenbara problem att fullfölja.

Observera att det är väldigt vanligt med avtryckningar i första kurvan, detta måste till varje pris undvikas. Det är väldigt sällan som spelet avgörs i första kurvan och alla måste ta det lugnt för att undvika avkörningar. Se kapitlet om bestraffning för mer information om vad som händer om man trycker av någon.

Tjuvstarter

Tävlande som bedöms ha gjort en tjuvstart bestraffas med Drive Through vid första tillämpliga tillfälle, d.v.s. står det utom tvivel redan under pågående race skall det en ske under pågående race, om det är säkerställt först efter att loggfiler studerats skall straffet tages under efterföljande race.

Underlåtenhet av förare att följa framförvarande bil med en lucka av cirka en billängd kan resultera i en bestraffning med Drive Through. I händelse av att en tävlande bryter mot dessa regler för att skapa fördel åt annan tävlande, kan båda bestraffas.

7.7 Rödflägg efter start

Om tävlingen av en eller annan anledning måste avbrytas, exempelvis på grund av en serverkrasch eller en "mass disconnection", efter det att starten har gått (det vill säga efter formationsvarvet), så skall ny start göras med samma startuppställning.

7.8 Blåflagg

Gäller som normalt d.v.s. bil som blir upphunnen skall snarast möjligt möjliggöra omkörning genom att lägga sig ur spår utan att göra oberäkneliga inbromsningar som kan missuppfattas av upphinnande bil. Detta gäller både under träning, kval och under tävling.

Det tillhör god sed att under kval och träning hålla sig åt sidan på sitt utvarv för att inte hindra upphinnande som försöker sätta en bra tid. Lyser blåflaggen skall den respekteras. Likaså bör man under kval och träning hålla sig åt sidan då man har fått sitt varv förstört an någon anledning.

Spelet utdömer straff för brott mot blåflaggen under race men den har en tendens att uppträda felaktigt under formationsvarvet, dock har ingen hittills fått en drive-through utdömd av spelet under formationsvarvet.

7.9 Gulflagg och avåkningar

När gulflagg visas ska de tävlande ovillkorligen anpassa sin hastighet så, att bilen kan bromsas till stillastående inom för föraren överskådligt område. Det inte tillåtet att under gulflagg göra omkörningar av annat än de bilar som åkt av banan eller är på väg in på banan igen. Detta omkörningsförbud gäller på den sträcka som gulflaggen anges för. D.v.s. det är av stor vikt att man för varje bana memorerar gränsen för sektor 1 och 2. Omkörning under gulflagg bestraffas om föraren inte omgående låter sig passeras igen.

Om många bilar åker av samtidigt kan säkerhetsbilen komma att gå ut på banan för att dra ner tempot. Bilarna skall då följa säkerhetsbilen i led. När säkerhetsbilen går in i depån skall första bilen bestämma tempot på samma sätt som en normal start.

7.10 Återinträde på banan och snurrade bilar

Det är av största vikt att bilar som har avviker från banan gör ett så smidigt åter inträde på banan som möjligt. Föraren skall använda Look-left/Look-right, TrackIR eller motsvarande samt titta på kartan för att säkerställa att banan är fri innan man kör in på banan igen. Även bilar som snurrat och står med nosen åt fel håll måste iaktta största försiktighet och välja ett tillfälle utan synligt annalkande bilar (använd kartan för se om du har fri lejd). Det är viktigt att man tar sig ur dolda kurvor så fort som möjligt. Använd Teamspeak för att informera om stillastående bilar i dolda kurvor.

7.11 Depåstopp

Det är inget krav på depåstopp i årets STCC, om du ändå skulle behöva uppsöka depån är det viktigt att hålla hastighetsbegränsningen, kör du för fort så blir du bestraffad med en drive through.

På de banor där det finns en separat heldragen linje parallell med banan vid in och utgång ur depån får denne aldrig korsas, om så sker kan man vid upprepade förseelser drabbas av ett gult kort. Det samma gäller att denna linje får av bilar på bana aldrig passeras med mer än 2 hjul, när bil är på väg in eller ut från depån får denna linje inte passeras med något hjul.

Bandepån kommer att på vissa banor vara skyltad med "Pit Entry" och "Pit Exit". Mellan dessa skyltar gäller hastighetsbegränsningen. På de banor där dessa skyltar inte finns gäller heldragen linje i asfalten eller trafikljus som avgränsning för bandepå. D.v.s. när man passerar linjen skall hastigheten redan vara nere i depåhastigheten (65km/h).

7.12 Regn

Bilens strålkastare (och dimbakljus och bakljus om möjligt) måste lysa hela tiden då mönstrade däck är monterade.

7.13 Träningsvarv

Varje tävlande skall fullfölja ett minimum av 5 varv i träningarna/kval i den bil som skall tävla för att kvalificera sig till start i tävlingen såvida inte Force Majeure föreligger. I händelse av Force Majeure, förutsatt att tävlande på ett tillfredsställande sätt har fullföljt 5 varv på banan under fri träning före tävlingstillfället, är det inte nödvändigt att fullfölja 5 varv under träningarna/kval för att tillåtas delta i tävlingen.

7.14 Krav på kvaltid

Varje tävlande vars bästa kvalificeringstid överstiger 107 % av pole-positiontiden i tidskvalificeringen kommer inte att tillåtas att delta i tävlingsheat. Tävlingsledare kan dock tillåta tävlande som ej uppfyller denna regel att delta om föraren tidigare visat god regelkännedom avseende blåflagg och uppförande på banan.

8 Handikappssystem

Detta kapitel innehåller detaljerad information om hur vikterna räknas ut. Det är inte nödvändigt för varje förare att läsa igenom detta. I korthet går det ut på att jämka bilarnas vikter beroende på hur snabba tider respektive bilmodellens snabbaste förare sätter.

En kompensationsvikt kommer att appliceras på varje bilmodell i enlighet med följande varvtids beräkning:

Varvtids beräkning:

De bästa varvtiderna från de två snabbaste bilarna av varje bilmodell i tidskvalificeringen kommer att skalas till en standard varvtid på 114 sekunder och därefter beräknas till ett medeltal. Medeltalet på de två bästa varvtiderna från de två snabbaste bilarna av varje bilmodell, i första tävlingsheatet och andra tävlingsheatet, kommer att beräknas till ett medeltal och skalas till en standard varvtid på 114 sekunder.

Tidskvalificeringen, första tävlingsheatet och andra tävlingsheatet kommer att viktas på basis av 1,5/1,0/1,0 för beräkning av det generella medeltalet.

I de fall **det näst snabbaste varvet av den snabbaste bilen eller** den näst snabbaste bilen av en bilmodell vid något tillfälle är mer än 0,3 sekunder långsammare än den snabbaste bilen av samma bilmodell, kommer dess tid att antas vara den snabbaste av den bilmodellen plus 0,3 sekunder.

I de fall endast en bil från en bilmodell deltar i något kval eller heat, används de varvtider den sätter i beräkningen. Beräkningen grundas på ett rullande medelvärde från tre tävlingstillfällen, förutom att den kommer att tillämpas efter både första och andra tävlingstillfället. Till exempel kommer resultaten av beräkningarna från tävlingstillfälle 2, 3 och 4 att avgöra kompensationsvikter för tävlingstillfälle 5.

Om det för en viss bilmodell är så att de tre genomsnittliga varvtiderna (**eller en eller två för de två första evenen**) inte är inom ett fönster av +1,0 sekunder, kommer den genomsnittliga varvtiden som är utanför detta fönster att ersättas med den bästa genomsnittliga varvtiden +1,0 sekunder.

Resultaten från beräkningarna skall avrundas till närmaste tiondel (+0,135 avrundas ner till +0,1; +0,450 avrundas upp till +0,5; +0,249 avrundas ner till +0,2.

Om det, oavsett anledning, inte är möjligt att beräkna en realistisk tid kommer STCC Teknisk byrå att fördela en fiktiv tid för beräkningen.

Vikttilldelning:

Maximal kompensationsvikt är **+75 kg** för framhjulsdrevna bilar och +60kg för bakhjulsdrevna bilar. Minimum kompensationsvikt är **+15kg för framhjulsdrevna bilar och 0 kg för bakhjulsdrevna bilar.**

Vid första tävlingstillfället är kompensationsvikten för **framhjulsdrevna bilar 35kg och 20kg för bakhjulsdrevna.**

Från andra tävlingstillfället och vidare, kommer maximal kompensationsvikt minus den vikt beräknad enligt nedanstående kriterier att tillämpas på alla bilmodeller.

Då en bilmodell's genomsnittliga varvtid är inom 0,3 sekunder i förhållande till den snabbaste bilmodellen, kommer maximal kompensationsvikt att tilldelas den bilmodellen.

Om en bilmodell är långsammare med mer än 0,3 sekunder kommer 10 kg att dras av från maximal kompensationsvikt för varje hel 0,1 sekund som skiljer den från de +0,3 sekunder upp till maximalt 60/75 kg. Den snabbaste bilmodellen som tas som referens skall alltid ha maximal kompensationsvikt.

Om en förare genomför sin bästa tid under kvalificering utan rätt vikt skall bilen placeras 10 placeringar ner i startfältet (skötes under formeringsvarv). Det är varje förares ansvar att säkerställa att denna har fått sin placeringsvikt innan ett bra varv genomförs.

Eftersom tävlingsledaren med stor sannolikhet deltar i racet och kvalet och därför inte får störas när denne genomför sitt kval skall:

- 1) föraren ha anslutit sig innan kvalet börjar
- 2) om föraren inte varit inloggad vid kvalets början eller om kvalet brutits på grund av omstart av spelet så skall föraren invänta att tävlingsledaren är i depå. (detta kan övervakas i monitorn).

9 Poängsystem

Varje race genererar poäng (d.v.s. både Race 1 och Race2 per tävlingstillfälle) enligt nedan:

- 1:a plats = 25 poäng
- 2:a plats = 18 poäng
- 3:e plats = 15 poäng
- 4:e plats = 12 poäng
- 5:e plats = 10 poäng
- 6:e plats = 8 poäng
- 7:e plats = 6 poäng
- 8:e plats = 4 poäng
- 9:e plats = 2 poäng
- 10:e plats = 1 poäng

Skulle något race reduceras i längd, skall full poäng fortfarande utdelas.

Vinnande bil är den som avverkat planerad tävlingsdistans/tävlingstid på kortast tid.

Alla bilar kommer att klassificeras med hänsyn till antal hela varv de avverkat och för de som har avverkat samma antal varv avgörs det på i vilken ordning de passerade mållinjen

Vinnande team vid varje tävlingstillfälle är det team som samlat in flest poäng vid varje tävlingstillfälles två tävlingsheat.

Om två eller fler förare eller team har samma antal poäng, skall den högre placeringen i mästerskapet tilldelas den med bäst inbördes placering i sista tävlingsheatet. Om inbördes placering i sista tävlingsheatet är samma avgör inbördes placering i näst sista tävlingsheatet osv.

Från och med tävlingstillfälle 3 kommer det sämsta resultatet (race 1+2 sammanräknat) att räknas bort.

Från och med tävlingstillfälle 4 kommer de två sämsta resultaten att räknas bort från slutresultatet.

Slutresultat:

Den som efter att alla tävlingsmoment är avklarade har sammanlagt flest poäng minus de två borträknade tävlingstillfällena tar hem totalsegern.

10 Bestraffningssystem

10.1 Anmälan

Samtliga inblandade i tävlingen, såväl förare och funktionärer, har rätt att anmäla brott mot ovanstående regler förutom incidenter mellan bilar då endast inblandade förare får lägga protest. 3 domare och 2 reservdomare skall utses. Om någon av de 3 huvuddomarna är delaktig i händelsen så skall han/hon ersättas av en reservdomare. Risk för jäv existerar ändå och det är därför ett krav att alla protester hanteras på ett konsekvent och professionellt sätt av domarna. Om mer än 2 av domarna är med i incidenten skall alla 5 domarna vara med i domslutet.

Protest skall läggas muntligt omgående och skriftligt inom 30 minuter efter avslutat race 2 och skall om möjligt behandlas omgående. De inblandade plus domare skall vara tillgängliga över Teamspeak tills beslut tagits. Målet är att domslut skall tas samma kväll. I de fall de tre huvuddomarna inte finns på plats ersätts dessa av reservdomarna så att beslut skall kunna tas direkt. Endast då det inte funnits tillräckligt med domare bör beslut tagas efter racekvällen.

Om en tävlande som varit med om en incident inte finns kvar på Teamspeak kan denne riskera att inte få berätta sin version om denna avlägsnar sig från Teamspeak inom de 30 minuterna har gått.

Vid problem med att det läggs för många protester som avslages kan tävlingsledningen välja att införa en protestavgift på 1 poäng som återfås vid godkänt protest. Om tävlingsledningen väljer att införa detta skall detta informera i god tid innan nästkommande tävlingstillfälle.

10.2 Bestraffning

Följande påföljder kan utdömas:

- Varning utdöms för förseelse som inte påverkat eller kunnat påverka tävlingsresultatet.
- Drive-through eller tidstillägg plus gula kort utdöms för förseelser som påverkat eller kunnat påverka tävlingsresultatet.
- Diskvalificering / röda kort utdöms efter flera gula kort eller vid incidenter där det finns ett uppenbart uppsåt, t.ex. avsiktlig påkörning, grov medveten gening eller att köra med otillåten bil.

I vissa av de långsammare partierna kan man köra en ganska tajt fajt och trängningar tillhör loppet, men det är rätt kort att avsiktligt köra in i någon bakifrån så att den åker av banan. En ihopstötning i sidled kan inte klassas som påkörning såvida inte föraren avsiktligt försöker preja den andra bilen. En lättare påstötning bakifrån som inte i någon större utsträckning påverkar den framförvarandes spårval skall inte klassas som ett regelbrott.

Att oavsiktligt knuffa av någon av banan (se också omkörningsregler) renderar ett gult kort plus en drive-through, om situationen är uppenbar skall denna tas under pågående lopp. Om föraren inte kunnat avgöra om han var skyldig (föraren har rätt att över radion rådfråga offret och bakomvarandes åsikt) kan han välja att ta bestraffningen i efterhand. Om offret väljer att lägga en protest och föraren anses skyldig skall han dömas till ett tidstillägg motsvarande en drive-through för den aktuella banan plus 10 sekunder.

Följande tidstillägg gäller för respektive bana när drivethrough inte har genomförts under pågående lopp:

Bana	Tidstillägg
Jyllandsringen	24 s
Ring Knutstorp	25 s
Karlskoga	24 s
Göteborg City	36 s
Falkenberg	23 s
Mantorp Park	23 s

Eftersom det i allmänhet inte finns någon tid att emellan race 1 och 2 att gå igenom eventuella incidenter uppstår ett problem att incidenten kan ha påverkat resultatet så att föraren har vunnit sig en plats i topp 8 inför lopp 2, speciellt jämfört med att ta sin drive-through under pågående lopp. Därför förläggs tidstillägget till race 2 även om det skedde i race 1 i de fall föraren plockat poäng i andra loppet. Om föraren inte plockar några poäng i andra loppet men i första förläggs tidstillägget där istället. Skulle föraren inte plockat poäng i någon av loppet döms föraren till en drive-through i nästa lopp denne ställer upp i.

Tidstilläggen beskrivna ovan är för att säkerställa att poängen i respektive tävling utdelas korrekt. Utöver tidstillägg används gula och röda kort för säkerställa resultatet i serien. Man kan få fler än ett kort i samma race.

Ett gult kort gäller i fyra efterföljande race (som man kommer till start i), sedan blir man av med det. Röda kort bär man med sig resten av säsongen.

Man kan även få en varning för ringa regelbrott som inte orsakat en avkörning eller liknande. En avtryckning kan aldrig rendera en varning utan är alltid att betrakta som ett värre brott. Exempel på varningar är fortkörning i depån under practise och kval eller passerande av depålinje på otillåtet vis. Vid två varningar omvandlas dessa till ett gult kort.

Straffskalan är progressiv:

1 gult kort = varning utan påföljd (första gången, tillsammans med 1 rött kort=> Nedflyttning 10 startpositioner vid nästkommande race)
2 gula kort = Nedflyttning 10 startpositioner i nästkommande race.
3 gula kort = Rött kort (man blir av med de tre gula korten).

1 rött kort = diskvalificering från loppet, nedflyttning 10 startpositioner i nästkommande race.
2 röda kort = diskvalificering från loppet, böta 20 poäng samt avstängning från nästkommande 2 race.
3 röda kort = avstängning från resten av serien.

Exempel 1: Har man ett gult kort med sig från race 1, och får nu ytterligare två gula kort i race 2, så blir man diskvalificerad från race 2 (1+2 = 3 gula kort = 1 rött kort) och får start 10 positioner ner i race 3.

Exempel 2: Har man inte med sig något gult kort från race 1, men åker nu på två gula kort i race 2, så kommer man att få starta 10 positioner ner i race 3 (och har dessutom två gula kort med sig inför race 3).

Har föraren inga poäng att plocka från skall startpositionen flyttas ner till sista plats i nästa race.

Mottot är "en gång är ingen gång, två gånger är en vana".

10.3 Överklagan

En förare har rätt att överklaga ett domslut inom 5 dagar efter beslutet offentliggjorts. Det kostar 1 poäng att överklaga vilken återfås om domslutet ändras.

11 Ändringar av regelverket

Förändringar av reglerna i detta dokument läggs upp som bulletiner på hemsidan.