



Rahmen-Ausschreibung für Rundstrecken-Serien im Automobilsport

(Stand: 08.02.2025)



Name der Serie:

GT Summer Series

DMSB-Genehmigungs-Nummer:

.....

Status der Serie/Veranstaltungen: National A

Ausschreiber / Organisation: Gedlich Racing GmbH
Mergenthaler Allee 15-21
65760 Eschborn

Ansprechpartner: Stefan Lehner

Mobil-Nr.: 0049 173 5252621

Homepage: <https://summer-series.racing/>

E-Mail: stefan@gedlich-racing.com

Inhaltsverzeichnis:

Teil 1 Sportliches Reglement

1. **Einleitung**
2. **Organisation**
 - 2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie
 - 2.2 Name des zuständigen ASN
 - 2.3 ASN Visum/Genehmigungsnummer
 - 2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)
 - 2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees
 - 2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte)
3. **Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie**
 - 3.1 Offizielle Sprache
 - 3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
4. **Nennungen**
 - 4.1 Einschreibungen/Nennungen, Nennschluss und Teilnahmeverpflichtung
 - 4.2 Nengeld für die Saison und je Veranstaltung
 - 4.3 Startnummern
5. **Lizenzen und Kategorisierungen**
 - 5.1 Erforderliche Lizenzstufen
 - 5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets
 - 5.3 FIA Kategorisierungen
6. **Versicherung, Haftungsausschluss und Verzichtserklärung**
 - 6.1 Versicherung des Veranstalters/Promoters
 - 6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers
7. **Veranstaltungen**
 - 7.1 Serien-Terminkalender
 - 7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge
 - 7.3 Durchführung der Wettbewerbe
 - a) Generelle Bestimmungen
 - b) Training und Zeittraining
 - c) Startarten
 - d) Wertungsläufe
8. **Wertung**
 - 8.1 Punktetabelle
 - 8.2 Punktegleichheit
9. **Private Trainings und Tests**
10. **Dokumentenabnahme**
 - 10.1 Zeitplan
 - 10.2 Fahrerbesprechung/Briefing
11. **Technische Abnahme/Technische Kontrollen**
 - 11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen
 - 11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen

12. Rennen

- 12.1 Verwendung von Reifen
- 12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung
- 12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich
- 12.4 Startaufstellungen
- 12.5 Pflichtboxenstopp
- 12.6 Reifenwechsel während Rennen
- 12.7 Unterbrechung des Rennens

13. Titel, Preisgeld und Pokale

- 13.1 Titel Gesamtsieger
- 13.2 Preisgeld und Pokale

14. Protest und Berufung**15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung****16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte. Livestream und Social Media****17. Besondere Bestimmungen**

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

- 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen
- 1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen
- 1.3 Allgemeines/Präambel
- 1.4 Fahrerausrüstung
- 1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten
- 1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast
- 1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren
- 1.8 Abgasvorschriften
- 1.9 Geräuschbestimmungen
- 1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern
- 1.11 Sicherheitsausrüstung
- 1.12 Kraftstoff und ggf. Einheits-Kraftstoff
- 1.12.1 Kraftstoffkontrollen
- 1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle
- 1.13 Definitionen Technik

2. Besondere Technische Bestimmungen

- 2.1 Allgemeines
- 2.2 Motor
- 2.2.1 Abgasanlage
- 2.3 Kraftübertragung
- 2.4 Bremsen
- 2.5 Lenkung
- 2.6 Radaufhängung
- 2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
- 2.8 Karosserie und Abmessungen
 - a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)
 - b) Fahrgastrraum/Cockpit
 - c) Zusätzliches Zubehör
- 2.9 Aerodynamische Hilfsmittel
- 2.10 Elektrische Ausrüstung
- 2.11 Kraftstoffkreislauf
- 2.12 Schmierungssystem
- 2.13 Datenübertragung
- 2.14 Sonstiges

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

Diese Ausschreibung besteht aus 28 Seiten und 2 Anhängen.

Teil 1 Sportliches Reglement

1. Einleitung

Die Serie GT Summer Series wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes und seiner Anhänge (das Gesetz), den Allgemeinen Bestimmungen der FIA für Rundstreckenrennen und den nationalen Wettbewerbsbestimmungen des DMSB durchgeführt. Sie findet in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen und den Technischen Bestimmungen der Serie statt, wobei die Technischen Bestimmungen mit den Sicherheitsbestimmungen des Anhang J der FIA (Artikel 253 bzw. 277) übereinstimmen.

Die Wettbewerbe werden nach dem Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung nichts anderes bestimmt ist.

Die Serie wird von folgenden Firmen unterstützt:

Pirelli

2. Organisation

2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie

Die Gedlich Racing GmbH, nachfolgend Serienausschreiber genannt, schreibt für das Jahr 2026 die GT Summer Series aus.

2.2 Name des zuständigen ASN

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt
Homepage: www.dmsb.de
E-Mail: international_series@dmsb.de

2.3 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am unter Reg.-Nr.:..... genehmigt.

2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)

GEDLICH Racing GmbH
Mergenthaler Allee 15 - 21
65760 Eschborn
Germany
info@gedlich-racing.com
+49 173 525 26 21

2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees

Herr Robin Selbach
Herr Stefan Lehner

2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte) (siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung)

N/A

3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie

Diese Serie unterliegt den folgenden Bestimmungen:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB-Rundstreckenreglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO),
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- Umweltrichtlinien des DMSB
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- Sportliches und Technisches Reglement dieser Serie mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

3.1 Offizielle Sprache

Die offizielle Sprache ist Deutsch.

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte Reglementtext ist verbindlich.

3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

- (1) Die Teilnehmer (=Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.
- (2) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnung notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.
- (3) Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe aus vorgenannten Gründen abzusagen oder zu verlegen, vorbehaltlich der Zustimmung des jeweiligen ASN und der FIA, sofern der Kalender betroffen ist, Schadensersatz- oder Erfüllungsansprüche sind für diesen Fall ausgeschlossen.

4. Nennungen

4.1 Einschreibungen/Nennungen, Nennschluss und Teilnahmeverpflichtung

Die Bewerber und Fahrer können sich mit dem herausgegebenen Einschreibeformular um die Zulassung zur Teilnahme an der GT Summer Series bewerben.

Die Einschreibung ist online unter folgendem Link abrufbar: <https://summer-series.racing/gt-summer-series/registration/> und muss dem Serienausschreiber spätestens zwei Wochen vor Veranstaltung vorliegen.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, auch später eingehende Anträge anzunehmen.

Mit der Einschreibung beauftragen und bevollmächtigen Bewerber und Fahrer den Serienausschreiber, in seinem Namen Nennungen zu den Veranstaltungen bei denen Wertungsläufen zur GT Summer Series durchgeführt werden, abzugeben (Blocknennung).

Mit der Einschreibung verpflichtet sich der Bewerber und/oder Fahrer an allen Wertungsläufen teilzunehmen.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die Serie GT Summer Series bei weniger als zehn eingeschriebenen Teilnehmern nicht durchzuführen.

4.2 Nenngeld für die Saison und je Veranstaltung

Die Einschreibebühr/Nenngeld sowie eine eventuelle Kaution sind gemäß dem Einschreibeforumular fällig. Folgende Einschreibebühren/Nenngeld sind vom Teilnehmer zu entrichten:

Saisonnennung: 20.000€

Je Veranstaltung: 5.000€

Das Rücktrittsrecht vom Nennungsvertrag (Nenngeldrückerstattung) ist im DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 13 geregelt. Die dort genannten Kosten des Veranstalters werden anhand von Punkt 8. der Allgemeinen Geschäftsbedingungen von Gedlich Racing errechnet.

Die angenommenen Teilnehmer erhalten eine schriftliche Bestätigung der Einschreibung.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor Einschreibeforumular mit Angabe von Gründen abzulehnen.

4.3 Startnummern

Die Teilnehmer erhalten vom Serien-Ausschreiber permanente Startnummern für die komplette Saison.

4.4 Fahrzeugwechsel

Sollte es zur Absicht eines Wechsels des Fahrzeugs nach der ersten technischen Abnahme in der laufenden Saison kommen, so ist dies nur mit schriftlicher Genehmigung des Organisationskomitees möglich. Ersatzfahrzeuge (T-Cars) während einer Veranstaltung sind zugelassen. In diesem Fall startet das Fahrzeug das nächste Rennen vom letzten Startplatz.

5. Lizenzen und Kategorisierungen

5.1 Erforderliche Lizenzstufen

a) Fahrer

Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht >3,00 kg/PS

(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)

Fahrer müssen im Besitz einer für das jeweilige Jahr gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

Internationale Lizenz Stufe A (ITA)

Internationale Lizenz Stufe B (ITB)

- Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)
- Internationale Lizenz Stufe D-Circuit (ITD-C)
- Internationale Lizenz C/D-historisch (nur für Fahrzeuge gemäß Anhang K)

Fahrer müssen im Besitz einer für das jeweilige Jahr gültigen Nationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit der Stufe:

- Nationale Lizenz Stufe A

**Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht <3,00 kg/PS
(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)**

Fahrer müssen im Besitz einer für das jeweilige Jahr gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

- Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
- Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
- Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)

Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht <2,00 kg/PS

(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)

Fahrer müssen im Besitz einer für das jeweilige Jahr gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

- Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
- Internationale Lizenz Stufe B (ITB)

Für Rennveranstaltungen auf der Nürburgring Nordschleife

Fahrer müssen zusätzlich zur vorgenannten Fahrerlizenz im Besitz einer für das jeweilige Jahr gültigen DMSB Permit Nordschleife (DPN) sein. Einstufung gemäß DMSB-Rundstreckenreglement Anhang 2:

- DMSB Permit Nordschleife Stufe A
- DMSB Permit Nordschleife Stufe B
- DMSB Permit Nordschleife Stufe C

b) Bewerber

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine Internationale Firmen- oder Club Bewerberlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für das jeweilige Jahr besitzen und die Einschreibegebühr entrichtet haben.

c) DMSB-Sponsor-Card

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können dies durch den Erwerb einer „DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams“ erreichen (nur für DMSB-genehmigte Veranstaltungen mit Ausnahme von Veranstaltungen mit FIA-Prädikat).

Serienausschreiber von Internationalen Serien müssen eventuelle Einschränkungen zur Gültigkeit der DMSB-Sponsor-Card für Auslands-Veranstaltungen prüfen.

d) Gastfahrer

Der Serienausschreiber kann Gastfahrer mit einer gültigen Internationalen oder Nationalen Bewerber- und Fahrerlizenz gemäß Art. 5.1 zu den Wertungsläufen zulassen. Wenn die Gaststarter die Bedingungen dieser Serienausschreibung sowie der Ausschreibung zu der jeweiligen Veranstaltung erfüllen. Die eingeschriebenen Teilnehmer haben vorrangige Startberechtigung. Gaststarter sind punktberechtigt.

e) Altersregelung

Gemäß den gültigen DMSB-Lizenzbestimmungen

5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets

Bei Veranstaltungen mit dem Status National A sind DMSB-Lizenzennehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

Bei allen Veranstaltungen benötigen ausländische Bewerber/Fahrer die Zustimmung des eigenen ASN.

Diese Auslandsstartgenehmigung ist vom Bewerber/Fahrer in deutscher oder in englischer Sprache bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.

5.3 FIA Kategorisierungen

- (1) Fahrer, die mit einem GT3 oder GT4 Fahrzeug an der GT Summer Series teilnehmen möchten, müssen von der FIA kategorisiert werden. Fahrer, die nicht kategorisiert sind, müssen spätestens vierzehn Tage vor Beginn der ersten Veranstaltung, an der sie teilnehmen möchten, eine Leistungsübersicht an die FIA senden, und zwar über den Link auf der FIA-Website unter <http://www.fia.com/fia-driver-categorisation>. Die Definitionen der Kategorien, die Fahrerkategorisierungsliste und das Antragsformular finden Sie auf der Website der FIA. Alle Entscheidungen bezüglich der Kategorisierungen werden unter der Aufsicht des FIA-Ausschusses für die Kategorisierung von Fahrern getroffen. Die Rennkommissare können Fahrern ohne Kategorisierung, die sich mit ihren Leistungen der letzten 14 Tage vor der Veranstaltung bewerben, eine vorübergehende Kategorisierung zuweisen. Eine solche vorübergehende Kategorisierung gilt nur für diese eine Veranstaltung und stellt keine FIA-Kategorisierung dar.
- (2) Für die Zwecke dieser Serie behält sich das Organisationskomitee das Recht vor, vorübergehende Änderungen an der FIA-Kategorisierung eines Fahrers gemäß den Kriterien des GT-Wettbewerbs vorzunehmen. Alle Fahrer, denen eine vorübergehende Abweichung von der Kategorisierung gewährt wird, werden in der Teilnehmerliste mit einem Sternchen gekennzeichnet. Ausnahmen, die zu einer Herabstufung der FIA-Kategorisierung eines Fahrers führen, Ausnahmeregelungen, die die FIA-Kategorisierung eines Fahrers herabsetzen, werden nur für einzelne Rennen erteilt und nach jeder Veranstaltung neu bewertet. Ausnahmeregelungen können jederzeit ohne Vorankündigung angepasst werden und werden nicht automatisch für nachfolgende Veranstaltungen verlängert.
- (3) Upgrades, die die FIA-Kategorisierung eines Fahrers für die GT Summer Series erhöhen, können auch für die Saison oder für einzelne Veranstaltungen vergeben werden und werden in der Teilnehmerliste mit einem doppelten Sternchen gekennzeichnet. Es wird nicht mehr als eine Ausnahmeregelung für eine Fahreraufstellung gewährt, die an einer Runde der GT Summer Series teilnimmt. Die Anzahl der Upgrades in einer Aufstellung ist unbegrenzt.
- (4) Fahrer, deren Einstufung auf der FIA-Website als „vorläufig“ oder „in Überprüfung“ aufgeführt ist, werden überwacht und können nach Entscheidung des Organisationskomitees mit zusätzlichen Zeit- oder Gewichtsstrafen belegt werden.
- (5) Jeder Fahrer mit einer Ausnahmeregelung kann eine Boxenstopp-Zeitstrafe erhalten, die während des obligatorischen Boxenstopps verbüßt werden muss. Die obligatorische Boxenstoppzeit wird um die Dauer der Strafe verlängert, und alle Verstöße werden den Rennkommissaren gemeldet.

6. Versicherung; Haftungsausschluss und Verzichtserklärung

6.1 Versicherung des Veranstalters/Promotors

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers

Gemäß Veranstaltungsreglement



7. Veranstaltungen

7.1 Serien-Terminkalender

18. - 19. April	Hockenheimring Baden-Württemberg
30. - 31. Mai	Motorsport Arena Oschersleben
26. - 28. Juni	Nürburgring
28. - 30. August	Spa-Francorchamps
03. - 04. Oktober	Hockenheimring Baden-Württemberg

7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge

Die maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge ist in der jeweiligen Streckenlizenz definiert und wird in den einzelnen Veranstaltungsausschreibungen geregelt.

7.3 Durchführung der Wettbewerbe

a) Generelle Bestimmungen

- (6) Pro Fahrzeug sind ein oder maximal zwei Fahrer erlaubt
- (7) Fahrzeuge (Team-Trucks) mit Slide Outs dürfen diese ohne Genehmigung des Organisationskomitees in der ersten Reihe hinter den Boxen nicht ausfahren
- (8) Es liegt in der Verantwortung der Teams, Reifen und Fässer und sonstige Gegenstände nach Ende der Veranstaltung von den Rennstrecken zu entfernen. Bei Verstößen ohne vorherige Rücksprache mit dem Organisationskomitee wird eine Mindeststrafe von 25 € pro Reifen und/oder Fass verhängt. Darüber hinaus muss der Teilnehmer die Kosten für die Entsorgung der Reifen und/oder Fässer tragen.
- (9) Zwischen einem fahrenden Fahrzeug und Personen, die mit dem Wettbewerber oder Fahrer des Fahrzeugs in Verbindung stehen, dürfen keinerlei Signale ausgetauscht werden, mit Ausnahme der folgenden:
 - lesbare Nachrichten auf einer Boxentafel;
 - Körperbewegungen des Fahrers;
 - Rundenauslösesignale von der Box an das Fahrzeug; Rundenmarkierungssender müssen batteriebetrieben sein und dürfen nach ihrer Inbetriebnahme nicht fest installiert sein (d. h. sie dürfen nicht über Kabel oder Glasfasern mit anderen Boxenausrüstungen verbunden sein) und keine externen Informationen empfangen können. Solche Rundenauslöser müssen einen Sender verwenden, der mit einer Trägerfrequenz von über 10 GHz (Funk oder optisch) und einem Strahlungswinkel von maximal 36°, gemessen am 3dB-Punkt, und dürfen nicht für die Übertragung von anderen Daten als der Rundenmarkierung von der Box zum Fahrzeug verwendet werden. Die Rundenmarkierungsdaten müssen wiederholt übertragen werden und müssen nachweislich konsistent sein;
 - Verbale Kommunikation zwischen einem Fahrer und seinem Team über Funk. Es liegt in der alleinigen Verantwortung des Teilnehmers, sicherzustellen, dass die Funkkommunikation allen gesetzlichen Anforderungen entspricht;
 - Einweg-Telemetrie (Auto zu Box) und/oder Videoübertragung ist erlaubt.
- Es sind keine Gegenstände, Installationen oder Antennen erlaubt, die zu irgendeinem Zeitpunkt die offiziellen Datenlogger-, Zeitmess-, GPS-, Funk- oder TV-Systeme stören könnten. Es dürfen keine Geräte auf der Boxenmauer oder angrenzenden Strukturen positioniert werden, es sei denn, sie sind zur Zufriedenheit der Offiziellen sicher befestigt. Elektromagnetische Strahlung zwischen 2 und 2,7 GHz ist verboten, es sei denn, es liegt eine schriftliche Genehmigung des Veranstalters vor.
- (10) Die offiziellen Anweisungen werden den Fahrern mittels der im Kodex vorgesehenen Flaggen und Signale übermittelt. Den Teilnehmern ist es nicht gestattet, ähnliche Flaggen wie die offiziellen zu verwenden. Die Lichttafeln an der Strecke ergänzen die Flaggen, wobei die Flaggen gemäß Anhang H des ISC immer Vorrang vor widersprüchlichen Informationen zwischen Flaggen und Lichttafeln haben, sofern der Rennleiter in der Besprechung und/oder den Besprechungsnotizen nichts anderes angibt.
- (11) Die auf den Zeitmessungsmonitoren angezeigten Informationen zu Strafen und Vorfällen, die Gegenstand von Untersuchungen sind, sind verbindlich, während andere Meldungen auf den Zeitmessungsmonitoren informativen Charakter haben.

- (12) Die Fahrzeuge dürfen erst auf die Fast Lane fahren, wenn die Ampel am Ende der Boxengasse grün ist, es sei denn, auf den Zeitmessungsmonitoren wurde die Anweisung „FAST LANE OPEN“ angezeigt. Die Meldung kann maximal fünf (5) Minuten vor Beginn einer Session angezeigt werden. Wird diese Anweisung nicht angezeigt, dürfen die Fahrzeuge erst losfahren, wenn die Ampel am Ausgang der Boxengasse grün ist. Die Fahrzeuge, die sich auf der Fast Lane befinden, dürfen weder den Motor abstellen (es sei denn, der Rennleiter ordnet dies an) noch die Boxengassenausfahrt blockieren. Sie müssen genügend Platz lassen, um die Boxengasse im Notfall verlassen zu können. Die Fahrzeuge dürfen die Boxengasse nur verlassen, wenn die grüne Ampel eingeschaltet ist.
- (13) Sollte ein Fahrzeug aus irgendeinem Grund die Strecke verlassen, kann der Fahrer, wieder auf die Strecke zurückkehren. Dies ist jedoch nur zulässig, wenn dies sicher möglich ist und ohne dass dadurch unmittelbar oder auf den nächsten Geraden und/oder in der (den) nächsten Kurve(n) ein Vorteil erzielt wird.
- (14) Es ist verboten, während der gesamten offiziellen Trainingsläufe und des Rennens Startübungen auf der Strecke durchzuführen, außer im Beschleunigungsbereich zwischen den Pit-Exit-Lichtern und der Rennstrecke.
- (15) Ein Fahrer, der in irgendeiner Weise Manöver durchführt, um seine Reifen aufzuwärmen, muss sicherstellen, dass er dies auf absolut sichere Weise tut. Es ist verboten, Zickzackmanöver zum Aufwärmen der Reifen durchzuführen, außer:
- Während des gesamten Qualifyings muss dies auf sichere Weise erfolgen, ohne andere Fahrer auf der Strecke zu blockieren, zu gefährden oder zu behindern.
 - Auf der Runde zur Startaufstellung dürfen die Fahrer Zickzackbewegungen zum Aufwärmen der Reifen durchführen, bis sie die Safety-Car-Linie 1 erreichen.
 - Während einer Safety-Car-Phase bis zu dem Punkt, der während der Besprechung festgelegt wurde, an dem das Safety Car seine Lichter ausschaltet.
- (16) Das Betanken muss innerhalb der Box oder des dafür vorgesehenen Paddock-Bereichs jedes Teams vor den privaten/freien/offiziellen Trainings und Rennen erfolgen. Während der gesamten offiziellen Trainingssitzung und vom Beginn des Startvorgangs bis zum Ende des Parc Fermé dürfen keine festen, flüssigen oder gasförmigen Substanzen oder Substanzen jeglicher Art in das Fahrzeug eingebracht oder aus diesem entfernt werden mit Ausnahme von der Luft in den Reifen wie in Art. 7.3 b) (17) beschrieben. Alle Einfüllöffnungen sollten so beschaffen sein, dass sie von den Technischen Kommissaren versiegelt werden können.
- (17) Es muss sichergestellt sein, dass das Fahrzeug über genügend Kraftstoff verfügt, um das (Zeit-) Training und das Rennen ohne Nachfüllen oder Entnehmen von Kraftstoff zu absolvieren und aus eigener Kraft an die Box bzw. das Parc Fermé zurückzukehren kann. Ein Teilnehmer muss in der Lage sein, mindestens 2 Liter Kraftstoff aus dem Fahrzeug im Parc Fermé zu liefern.
- (18) Während Zeittraining und Rennen dürfen Autos nicht zurück in ihre Pitbox kehren bis sie zurück aus dem Parc Fermé kommen.

b) Training und Zeittraining

- (19) Jeder Fahrer hat mindestens eine gezeitete Trainingsrunde (freies Training oder Zeittraining) zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, kann die Zulassung zum Wertungslauf verweigert werden. Die Rennleitung kann Fahrzeuge und Fahrer zulassen, die aufgrund höherer Gewalt keine Qualifikationszeit erzielt haben, sofern die für dieses Rennen festgelegte Höchstzahl an Fahrzeugen nicht überschritten wird. In diesem Fall starten die neu zugelassenen Fahrzeuge vom Ende der Startaufstellung.
- (20) Pro Veranstaltung sind ein freies Training von 30 Minuten und zwei Zeittrainings von je 15 Minuten vorgesehen. Das Organisationskomitee behält sich das Recht vor, eine einzige offizielle Trainingssitzung abzuhalten oder die offiziellen Trainingssitzungen nach Kategorien, Fahrern oder anderen Kriterien auf der Grundlage der Anzahl oder Art der gemeldeten Fahrzeuge oder aus Sicherheitsgründen zu unterteilen. In all diesen Fällen wird dies rechtzeitig im Voraus zusammen mit den entsprechenden Bestimmungen bekannt gegeben.
- (21) Falls beide Zeittrainings am selben Tag direkt nacheinander stattfinden, beträgt die Pause zwischen Zeittraining 1 und Zeittraining 2 mindestens 5 Minuten. Sobald Zeittraining 1 beendet ist, beginnt die Pause. Zeittraining 2 beginnt, sobald das grüne

Licht aufleuchtet. Die genaue Startzeit von Zeittraining 2 wird auf den Zeitmessungsbildschirmen bekannt gegeben.

(22) Während der Zeittrainings und der Pause dazwischen für den Fall, dass die Zeittrainings unmittelbar nacheinander stattfinden gelten für alle Fahrzeuge die Parc-Fermé-Regeln. Das Betanken ist nicht gestattet. Es dürfen keine Laptops oder Computer an das Fahrzeug angeschlossen werden. Es darf keine Datenübertragung stattfinden. Bei Nichtbeachtung wird dies als Verstoß gegen die Parc-Fermé-Regeln gemeldet und den Rennkommissaren gemeldet. Nur die folgenden Arbeiten dürfen am Fahrzeug durchgeführt werden:

- Reinigung der Windschutzscheiben (innen und außen),
- Reinigung der Rückspiegel,
- Reifenwechsel,
- Fahrerwechsel,
- Überprüfung und Einstellung des Reifendrucks,
- Entfernung von Schmutz oder Gras vom Kühler,
- Einstellung der Rückspiegel oder ähnliche Einstellungen aus Sicherheitsgründen,
- Reparatur von echten Unfallschäden mit Genehmigung und unter Aufsicht des technischen Delegierten oder eines benannten Technischen Kommissars.

(23) Falls sich zwei Fahrer ein Fahrzeug teilen müssen die Teilnehmer während der administrativen Überprüfung oder spätestens bis zum Briefing die Reihenfolge der Fahrer für die Veranstaltung mitteilen. Diese Reihenfolge gilt sowohl für die Zeittrainings als auch für die Rennen (der Fahrer A, der am ersten Qualifikationslauf teilnimmt, startet im ersten Rennen, und Fahrer B fährt den zweiten Qualifikationslauf und startet im zweiten Rennen). Die Teilnehmer können frei entscheiden, welcher der beiden Fahrer das dritte Rennen startet, jedoch müssen sie dies ebenfalls bei der Nominierung angeben. Nach Ende der Fahrerbesprechung kann eine Änderung der Fahrerbenennung nur mit Zustimmung der Rennkommissare erfolgen und wird mit einer Strafe geahndet, außer im Falle höherer Gewalt, die von den Rennkommissaren als solche anerkannt wird. Ausnahmen siehe Art. 7.3 b) (8).

(24) Bei Fahrzeugen der Kategorie GT3 und GT4 muss der Fahrer mit der niedrigeren FIA-Kategorisierung Fahrer A sein, der Fahrer mit der höheren Kategorisierung Fahrer B. Sind beide Fahrer gleich kategorisiert, kann die Reihenfolge der Fahrer frei gewählt werden. Wenn einer der Fahrer nicht kategorisiert ist, kann das Organisationskomitee entscheiden, wer Fahrer A und wer Fahrer B sein wird. Ausnahmen siehe Art. 7.3 b) (8).

(25) Bei Teams mit nur einem Fahrer nimmt dieser Fahrer an beiden Qualifikationsläufen teil und startet in allen Rennen. Bei zwei Fahrern auf einem Auto müssen beide Fahrer an Rennen 3 teilnehmen. Sollte ein Fahrer aufgrund höherer Gewalt nicht teilnehmen können, startet der Teilnehmer Rennen 3 von der letzten Position.

(26) Falls bei einem Auto mit zwei Fahrern derselbe Fahrer Rennen eins und Rennen zwei fährt so muss er an beiden Zeittrainings teilnehmen. Der andere Fahrer muss zwingend eine gezeichnete Runde im Freien Training fahren. Bei Fahrzeugen der Kategorie GT4 oder GT3 ist es nur dem niedriger kategorisierten Fahrer gestattet beide Sprintrennen zu fahren. Ausnahmen von dieser Regel bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Organisationskomitees.

c) Startarten

Die Wertungsläufe werden wie folgt gestartet: rollender Start (Indianapolis-Start)

d) Wertungsläufe

Die Wertungsläufe gehen über eine Dauer von:

Rennen 1: 30 Minuten

Rennen 2: 30 Minuten

Rennen 3: 50 Minuten

Die Ziellinie gilt sowohl auf der Strecke als auch in der Boxengasse.

8. Wertung

8.1 Punktetabelle

Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer, der die größte Distanz mit seinem Fahrzeug unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat.

Alle Teilnehmer, die gestartet sind, werden gewertet sofern sie mindestens 75% der Distanz des Siegers zurückgelegt haben (aufgerundet). Dies gilt auch falls sie die Ziellinie nicht überquert haben. Nur gewertete Teilnehmer erhalten Punkte. Bei Teilnehmern mit zwei Fahrern auf einem Auto erhalten immer beide Fahrer die jeweiligen Punkte. Am Ende der Saison kann einem Fahrer aus Gründen höherer Gewalt, die vom Organisationskomitee als solche anerkannt werden, gestattet werden, auf die Punkte zu verzichten, die er in einer oder mehreren Runden erzielt hat, um seine Punkte in der Endwertung denen seines regulären Mitfahrers anzugeleichen. Dies hat keinen Einfluss auf die Punkte seines Teamkollegen oder Teams. Wenn ein Fahrer während einer Veranstaltung für mehr als ein Auto gemeldet ist, erhält dieser Fahrer nur Punkte für das Auto, mit dem er oder sie an diesem Wochenende zuerst an einem Rennen teilgenommen hat.

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Rennens, soweit dieses nicht wieder aufgenommen wird, erhalten die Teilnehmer folgende Punkte:

Mehr als 50% der vorgesehenen Distanz	=	100% der Punkte
Mehr als zwei Runden und max. 50% der vorgesehenen Distanz	=	50% der Punkte
unter zwei Runden (es zählen nur Runden ohne Safety Car)	=	0 Punkte

Wird ein Rennen abgebrochen und nicht mehr aufgenommen wird die Wertung zu dem Zeitpunkt erfolgen, zu den das gesamtführende Fahrzeug das vorletzte Mal die Ziellinie überquert hat, bevor das Rennen unterbrochen bzw. abgebrochen wurde.

Für die Wertungsläufe werden folgende Punkte in Abhängigkeit der jeweiligen Platzierung innerhalb der Klasse und der in der Klasse gestarteten Fahrzeuge vergeben:

Tabelle 1: Punkteverteilung

		Starter pro Klasse						
		1	2	3	4	5	6	7 oder mehr
Klassifiziert	1	10	12	14	16	18	20	20
	2		10	12	14	16	18	18
	3			10	12	14	16	16
	4				10	12	14	14
	5					10	12	12
	6						10	10
	7							8 für den Rest

Für die Jahresendwertung werden alle Ergebnisse der einzelnen Rennen berücksichtigt. Es gibt kein Streichresultat.

Die Punkte sind Fahrer- und nicht Fahrzeugbezogen. Bei Fahrzeug- oder Teamwechsel bleiben die Punkte des jeweiligen Fahrers erhalten sofern der Fahrer durch den Fahrzeugwechsel nicht die Klasse wechselt. Bei Klassenwechsel fängt der Fahrer in der neuen Klasse wieder bei null Punkten an.

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Meisterschaft- bzw. Serienwertung durch den Serienausschreiber eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese von dem Serienausschreiber vorgenommen werden. Beschwerden zur Serienwertung sind an den Serienausschreiber zu richten. Gegen die Entscheidung des Serienausschreibers ist kein Rechtsmittel möglich.

8.2 Punktegleichheit

Wenn mehrere Fahrer am Ende der Saison die gleiche Punktzahl haben, entscheidet die höhere Anzahl an ersten Plätzen in ihrer jeweiligen Klasse und an den anderen Plätzen in der Reihenfolge über den Titel. Bei weiterhin bestehender Punktegleichheit wird der Fahrer, der im letzten Rennen in seiner jeweiligen Klasse besser platziert war, zum Sieger erklärt. Wenn beide im letzten Rennen in ihrer Klasse auf dem gleichen Platz gelandet sind oder nicht platziert wurden, ist der Fahrer, der im letzten Rennen insgesamt besser platziert war, der Sieger. Wenn keiner von beiden im letzten Rennen klassifiziert wurde, zählt die bessere Gesamtwertung des vorangegangenen Rennens und so weiter.

9. Private Trainings und Tests

N/A

10. Dokumentenabnahme

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

- Nennbestätigung
- Bewerberlizenz/DMSB-Sponsor-Card
- Fahrerlizenz
- Auslandsstartgenehmigung des Heimat ASN

10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

10.2 Fahrerbesprechung/Briefing

Der Ort der Fahrerbesprechung/Briefing ist in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen angegeben.

Eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme an der Fahrerbesprechung/Briefing (gemäß Unterschriftenliste) zieht ohne besonderes Strafverfahren eine Geldbuße in Höhe von 100 Euro nach sich.

11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen. Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird (inkl. Startnummern) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen falls für entsprechende Fahrzeugkategorie zutreffend:

X Wagenpass oder Fahrzeugschein/Zulassungsbescheinigung Teil I

X Homologationsblatt

Die für die Nachuntersuchung anfallenden Kosten für Demontage und Montage sowohl während als auch nach der Veranstaltung trägt der Bewerber.

Verliert ein Fahrzeug während eines Zeittrainings oder Wertungslaufes Teile, so liegt es im Ermessen des Technischen Kommissars ob und welches verlorene Teil beim Wiegen berücksichtigt wird.

11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen

N/A

11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

12. Rennen

12.1 Verwendung von Reifen

Ausschließlich zugelassen sind vom offiziellen Summer Series Reifendienstes erworbene Reifen des Serienpartners Pirelli. Die Anzahl sowohl von Regen- als auch Slickreifen ist freigestellt.

Regenreifen dürfen nur verwendet werden, wenn die Session durch Race Control zu „wet“ erklärt wurde. Die gleichzeitige Verwendung von Regen- und Slickreifen ist verboten. Jede chemische und/oder mechanische Behandlung der Reifen ist verboten, mit Ausnahme der Entfernung von auf der Strecke angesammeltem Schmutz.

Die Erwärmung der Reifen kann durch jedes System erfolgen, das warme Luft erzeugt. Das mechanische System zur Erzeugung warmer Luft kann elektrisch, gas- oder kraftstoffbetrieben sein. Die Wärmekammer/der Wärmeschrank/das Wärmezelt muss aus feuerfestem Material bestehen.

Die Wärmekammer/der Wärmeschrank/das Wärmezelt muss außerhalb der Box angebracht werden und in den dem Team zugewiesenen Bereich im Fahrerlager passen. Sie muss während der gesamten Veranstaltung am selben Ort bleiben (sie darf sich niemals in der Boxengasse oder der Startaufstellung befinden). Sie muss so aufgestellt werden, dass sie die Rettungsgasse nicht behindert.

Die Verwendung von Reifenheizdecken ist erlaubt. Jede andere Methode zur Erwärmung von Reifen ist verboten.

Die Reifen für die Zufahrt zum Vorstart und aus dem Vorstart in die Boxengasse sind nicht reglementiert. Das Team trägt die Verantwortung ein ausreichendes Zeitfenster für den Wechsel auf Reifen für das Rennen einzuplanen.

12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung

Eine maximale Personenanzahl die an einem Fahrzeug arbeiten dürfen und Sicherheitsausstattung ist nicht vorgeschrieben. Der Serienausschreiber empfiehlt das Tragen von langärmliger feuerfester Kleidung und eines Helms.

12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich

Es ist nicht erlaubt Equipment oder sonstige Dinge in der working lane zu platzieren während die jeweilige Session läuft und das Fahrzeug noch nicht an seinem vorgesehenem Platz zum Stehen kam. Fahrzeuge in der fast lane haben Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen in der working lane.

12.4 Startaufstellungen

- (1) Die Startaufstellung für das erste Rennen wird anhand der besten Zeiten jedes Fahrzeugs aus dem ersten Zeittraining festgelegt.
- (2) Die Startaufstellung für das zweite Rennen wird anhand der besten Zeiten jedes Fahrzeugs aus dem zweiten Zeittraining festgelegt.
- (3) Die Startaufstellung für das dritte Rennen wird anhand des Durchschnitts der besten Rundenzeiten des ersten und zweiten Zeittrainings jedes Fahrzeugs festgelegt.

12.5 Pflichtboxenstopp

- (1) In Rennen drei ist es verpflichtend, einen Boxenstopp durchzuführen. Jedes Auto muss zwischen Minute 20:00:00 und Minute 29:59:999 in die Boxengasse einfahren, um den Boxenstopp einzuhalten. Autos mit zwei Fahrern müssen in diesem Boxenstopp den Fahrerwechsel durchführen. Die Mindestzeit für den verpflichtenden Boxenstopp wird berechnet, indem das Boxengassen-Delta (Boxeneinfahrt – Boxenausfahrt bei 60,0 km/h) genommen und 50 Sekunden hinzugefügt werden. Die jeweilige Gesamtzeit pro Strecke wird in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben. Der Pflichtboxenstopp gilt auch für Einzelfahrer. Diese Mindestzeit kann vom Rennleiter oder den Rennkommissaren vor dem Rennen bis zum Ende der Besprechung geändert werden.
- (2) Kein Teilnehmer darf die Boxengasse einfahren, um den Pflichtboxenstopp durchzuführen, während das Safety Car auf der Strecke ist (ab dem Zeitpunkt, an dem die gelben Flaggen und die „SC“-Tafel gezeigt werden) und bis zum Ende des Einsatzes des Safety Cars – oder wenn die roten Flaggen für die Unterbrechung des Rennens gezeigt werden. Wenn ein Teilnehmer während des Einsatzes des Safety Cars oder der Unterbrechung des Rennens die Boxengasse befährt, zählt dies nicht als Pflichtboxenstopp. In der Runde, in der das Safety Car in die Boxengasse zurückkehrt, dürfen die Fahrer nicht direkt hinter dem Safety Car zum Pflichtboxenstopp in die Boxengasse einfahren sondern müssen mindestens eine weitere Runde absolvieren.
- (3) Wenn während des Zeitfensters für den Pflichtboxenstopp das Safety Car im Einsatz ist oder das Rennen unterbrochen wird, liegt es im Ermessen des Rennleiters, dieses Zeitfenster zu verlängern. Diese Verlängerung dauert zwischen 5 und 10 Minuten, abhängig von den Rennbedingungen. Diese Verlängerung wird über die Zeitmessungsbildschirme oder, falls dies nicht möglich ist, über eine Anzeigetafel angezeigt.
- (4) Der Fahrerwechsel muss in der inneren Spur der Boxengasse vor der zugewiesenen Box durchgeführt werden. Während des Boxenstopps sind folgende Vorgänge erlaubt:
 - Fahrerwechsel
 - Anpassung des Reifendrucks
 - Kleine mechanische Arbeiten aus Sicherheitsgründen (z. B. Befestigung einer heruntergefallenen Stoßstange usw.)
 - Der Wechsel eines beschädigten Reifens (und nur des beschädigten Reifens)

12.6 Reifenwechsel während Rennen

- (1) Reifenwechsel sind nur bei einer Änderung der Bodenhaftung/Witterungsbedingungen oder bei einer Beschädigung eines oder mehrerer Reifen zulässig, die vom Technischen Delegierten bestätigt wurde. Zur Vermeidung von Zweifeln sei darauf hingewiesen, dass der Reifenwechsel bei einer Änderung der Bodenhaftung/ Witterungsbedingungen den Wechsel aller vier Reifen von Regen- auf Trockenreifen (oder umgekehrt) bedeutet.
- (2) Ein Tausch der Reifen von der linken zur rechten Seite (oder umgekehrt) oder von der Vorder- zur Hinterachse (oder umgekehrt) ist nicht gestattet.
- (3) Werden die Reifen während eines der Rennen außerhalb des Pflichtboxenstopps gewechselt, so beträgt die Mindestboxenstoppzeit 60 Sekunden zuzüglich der Boxengassen-Deltazeit jeder Rennstrecke gemäß Artikel 12.5 (1).

- (4) Werden die Reifen während des Pflichtboxenstopps im dritten Rennen gewechselt, beträgt die Mindestboxenstopzeit zwischen Ein- und Ausfahrt 110 Sekunden zuzüglich der in Artikel 12.5 (1) für jede Rennstrecke festgelegten Boxengassen-Deltazeit.
- (5) Während einer Safety-Car-Phase ist es erlaubt, zum Reifenwechsel an die Box zu fahren.
- (6) Im Falle einer oder mehrerer Reifenpannen wird KEINE zusätzliche Mindestzeit angewendet.

12.7 Unterbrechung des Rennens

- (1) Wird das Rennen mit einer roten Flagge unterbrochen so gelten die Bestimmungen von Art. 16 des DMSB Rundstreckenreglements mit folgenden Erweiterungen:
- (2) Falls Teile am Auto gewechselt oder hinzugefügt werden verliert das entsprechende Auto seine Position und muss sich bei Neustart an der letzten Position einreihen.
- (3) Fahrzeuge, welche eine rote Flagge verursacht haben werden mit einer Strafe von mindestens einer Runde belegt unabhängig davon, ob das Rennen neu gestartet wird oder nicht.

13. Titel, Preisgeld und Pokale

13.1 Titel Gesamtsieger

Der Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen in der GT Summer Series erhält den Titel:

Gesamtmeister GT Summer Series

Der Fahrer mit der höchsten Punktzahl innerhalb einer Klasse nach allen Wertungsläufen in der GT Summer Series erhält jeweils den Titel:

Meister „Klassenname“ GT Summer Series

13.2 Preisgeld und Pokale

- (4) Ein Preisgeld ist nicht vorgesehen.
- (5) Pokale werden für die jeweiligen Klassenplätze 1 bis 3 vorgesehen.
- (6) Alle Fahrer, die eine Trophäe gewonnen haben, müssen an der Siegerehrung auf dem Podium teilnehmen und alle Regeln und Anweisungen bezüglich des Ablaufs beachten. Die Fahrer müssen zur Podiumsfeier in ihrer Overall-Kleidung und mit der Kappe erscheinen, die ihnen von den Organisatoren ausgehändigt wird.
- (7) Der Veranstalter behält sich das Eigentum an den Trophäen bis zur Veröffentlichung der endgültigen Wertungen vor. Wenn ein Fahrer nach einer formellen Aufforderung durch das Organisationskomitee eine Trophäe nicht zurückgibt, wird er bestraft.

14. Protest und Berufung

Bei Protesten und Berufung gelten das Internationale Sportgesetz der FIA, das Veranstaltungsreglement des DMSB, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB sowie bei Berufungen zur FIA die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA.

Protestkaution – zahlbar an den zu genehmigenden ASN der Veranstaltung:
Status International / National: siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung

Berufungskaution – zahlbar an den DMSB:

Status National A	1.000,00 €
Status National	500,00 €

Berufungskaution – zahlbar an die FIA 6.000,00 €



(gem. Rechts- und Verfahrensregeln der FIA)

(Protest- und Berufungskautionen sind mehrwertsteuerfrei)

15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

- (1) Bei Entscheidung der FIA, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare, des Serienausschreibers oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- (2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB und des Serienausschreibers können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte. Livestream und (Social) Media

- (1) Alle Copyright und Bildrechte liegen bei der Gedlich Racing GmbH einschließlich der Bilder, die von Fernsehübertragungen der GT Summer Series übernommen werden. Alle Fernsehrechte der GT Summer Series, sowohl für terrestrische Übertragung als auch für Kabel- und Satellitenfernsehübertragung, alle Videorechte und alle Rechte zur Verwertung durch sämtliche elektronische Medien, einschließlich Internet liegen beim der Gedlich Racing GmbH.. Jede Art von Aufnahmen, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung der Gedlich Racing GmbH. verboten.
- (2) Sollte das Organisationskomitee verlangen, eine Kamera für die Übertragung des Rennens an einem Fahrzeug anzubringen, muss das Team dies zwingend genehmigen.
- (3) Auf Verlangen des Organisationskomitees müssen die Teilnehmer dem Veranstalter eine Kopie der Bilder aller ihrer Kameras zur Verfügung stellen.
- (4) Die Verwendung der Bilder der Serie im Namen eines der Teilnehmer, Teams, Fahrer usw. für kommerzielle Zwecke, soziale Netzwerke oder andere Zwecke muss in einer Weise erfolgen, die dem Image der Serie in keiner Weise schadet. Das Organisationskomitee haftet nicht für die missbräuchliche Verwendung der Bilder durch die Teilnehmer, Fahrer, Teams usw.
- (5) Die für eine Veranstaltung der Serie angemeldeten Teilnehmer ermächtigen das Organisationskomitee, ihre Teilnahme und die erzielten Ergebnisse ohne zeitliche Begrenzung und in der von ihm für angemessen erachteten Weise frei zu veröffentlichen sowie diese Rechte an Dritte zu übertragen.
- (6) Die Teilnehmer und Fahrer sind verpflichtet, an allen Medienaktivitäten teilzunehmen, die im offiziellen Zeitplan der Veranstaltung aufgeführt sind. Jeder Fahrer oder Teilnehmer, der nicht erscheint, kann den Rennkommissaren gemeldet werden, die, außer in Fällen, die sie als höhere Gewalt anerkennen, eine ihnen angemessen erscheinende Strafe verhängen können.

17. Besondere Bestimmungen

- (1) Kein Wettbewerber, Fahrer, Teilnehmer oder Reifenhersteller darf die wörtliche Anwendung dieser Vorschriften verlangen, wenn sein Verhalten als Verstoß gegen den Sportsgeist und den fairen Wettbewerb angesehen wird. Die gleichen Grundsätze gelten für die Auslegung der geltenden technischen Vorschriften.

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen

- GT3

Fahrzeuge mit aktueller GT3 Homologation

- GT4

Fahrzeuge mit aktueller GT4 Homologation

- Cup 1

Ferrari Challenge 296

- Cup 2

Porsche 992.1 GT3 Cup

- Cup 3

Lamborghini Super Trofeo Evo2

- Cup 4

McLaren Artura Trophy Evo

- Cayman Trophy

Porsche Cayman GT4 Clubsport 981

Porsche Cayman GT4 Clubsport 981 MR

Porsche Cayman GT4 Clubsport 718

Porsche Cayman GT4 Clubsport 718 MR

- GTX

Autos mit einem Leistungsgewicht von 3,1 KG/PS oder weniger

Die oben genannten Fahrzeuge müssen in der jeweils für sie vorgesehenen Klasse fahren und die jeweils für die Klassen geltenden technischen Bestimmungen einhalten. Ein Start in der Klasse GTX ist für die oben namentlich genannten Fahrzeuge nicht gestattet.

1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen

Tabelle 2: Übersicht technische Bestimmungen GT3 & GT4

	Min. Gewicht	Min. Fahrhöhe Front	Min. Fahrhöhe Heck	Max. Sturz Front	Max. Sturz Heck	Sonstige Bestimmungen
GT3	Nach BOP	Nach BOP	Nach BOP	Nach BOP	-3,5°	Gemäß „FIA Appendix J 2026 - Article 257A - Technical Regulations for Grand Touring Cars (Group GT3)" und Angaben in der BOP
GT4	Nach BOP	Nach BOP	Nach BOP	Nach BOP	-3,5°	Gemäß Technischen Regularien für GT4 Fahrzeuge und des jeweiligen Homologationsblatts und Angaben in der BOP

Tabelle 3: Übersicht technische Bestimmungen Cup Klassen

	Min. Gewicht Inkl. Fahrer	Min. Fahrhöhe Front	Min. Fahrhöhe Heck	Max. Sturz Front	Max. Sturz Heck	Sonstige Bestimmungen
Cup 1	1470kg	105mm	107mm	-3,5°	-3,0°	
Cup 2	1380kg	72mm	106mm	-4,0°	-3,5°	ABS und Traktionskontrolle erlaubt. Rest gemäß technischen Bestimmungen Porsche Carrera Cup Deutschland 2025
Cup 3	1330kg	75mm	75mm	-3,0°	-3,0°	Gemäß technischen Bestimmungen Lamborghini Super Trofeo Europe 2026
Cup 4	TBA	TBA	TBA	TBA	-3,5°	Gemäß technischen Bestimmungen McLaren Trophy 2025
Cayman Trophy	TBA	TBA	TBA	TBA	TBA	TBA
GTX						

- (1) Für Fahrzeuge der Kategorie GT3 und GT4 ist ein Datalogger ist vorgeschrieben. Angaben zum Loggerhersteller und Modell werden auf dem Offiziellen Aushang veröffentlicht.
- (2) Die Mindestgewichtangaben für GT3 und GT4 Fahrzeuge beziehen sich auf das reine Fahrzeuggewicht ohne Fahrer.
- (3) Alle vom Fahrzeug mitgeführten Ballaste müssen vor der jeweiligen Trainingssitzung / Rennen deklariert und von den technischen Kommissaren versiegelt werden.
- (4) Jeder Fahrer muss bei der ersten technischen Abnahme gewogen werden, einschließlich Overall, Unterwäsche, Schuhe, Handschuhe, Helm und HANS. Sitzeinlagen für den Fahrer zählen nicht zum Fahrergewicht und werden nicht in das angegebene Gewicht einbezogen. Sitzeinlagen sind nicht im Mindestgewicht des Fahrzeugs enthalten.

- (5) Für die Fahrzeuge aller Klassen abgesehen von GT3 und GT4 gilt während des Trainings, Zeittrainings und dritten Rennens: Zur Berechnung des Mindestfahrzeuggewichts gemäß Tabelle 3 wird das Durchschnittsgewicht der beiden Fahrer herangezogen. Ist nur ein Fahrer auf dem Fahrzeug genannt so wird entsprechend das Gewicht dieses Fahrers herangezogen.
- (6) Für die Fahrzeuge aller Klassen abgesehen von GT3 und GT4 gilt während des ersten und zweiten Rennens: Zur Berechnung des Mindestfahrzeuggewichts gemäß Tabelle 3 wird das Gewicht des für das jeweilige Rennen nominierte Fahrer herangezogen.
- (7) Der Fahrerballast sowie das individuelle Gewicht der betreffenden Fahrer können jederzeit während der Veranstaltung überprüft werden. Etwaige Anomalien werden den Rennkommissaren gemeldet. Die Strafen können bis zur Streichung der Zeiten im Qualifying oder zur Disqualifikation vom Rennen reichen.
- (8) Sofern nicht anders angegeben gilt als Mindestgewicht des Fahrzeugs das in Art. 254, Anhang J angegebene Gewicht (Fahrzeuggewicht einschließlich aller Flüssigkeitsvorräte, Schmiermittel, Kühlmittel, Bremsen und Heizung ... auf normalem Betriebsniveau, mit Ausnahme der Scheibenwischervorräte, Bremsen Kühlsystem und Wassereinspritzvorräte, die leer sein sollten).

1.3 Allgemeines/Präambel

**Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.
Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.**

1.4 Fahrerausrüstung

Das Tragen von Overalls gemäß FIA-Norm 8856-2000 oder FIA 8856-2018 sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Bestimmungen ist vorgeschrieben.

Des Weiteren muss ein Helm gemäß DMSB-Bestimmungen getragen werden.

Darüber hinaus ist die Verwendung des FIA-Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS®): vorgeschrieben

1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten

Es dürfen Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Fahrzeugs gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhaft gewordenen Teilen dienen.

Änderungen und Einbauten dürfen nur innerhalb des nachfolgend bestimmten Rahmens durchgeführt werden. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch identische Originalteile ausgetauscht werden.

Am kompletten Fahrzeug dürfen die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte durch gleichwertige, der Originalform entsprechende, Normteile ersetzt werden. Bei Gewinden sind Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) beizubehalten.

1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast

N/A

1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren

N/A

1.8 Abgasvorschriften

Die aktuellen DMSB-Abgasvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

1.9 Geräuschbestimmungen

Die aktuellen DMSB-Geräuschvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern

Die aktuellen FIA/DMSB-Vorschriften für Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeugen und Startnummern sind einzuhalten (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil).

- (1) Unter Beachtung der FIA/DMSB Vorschriften für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen ist folgende verbindliche Werbung am Wettbewerbsfahrzeug vorgeschrieben: siehe Anhang 1 dieser Ausschreibung
- (2) Für die Fahrerausrüstung gelten folgende besondere Werbevorschriften: siehe Anhang 1 dieser Ausschreibung
- (3) Teilnehmer, bei denen eine Unvereinbarkeit zwischen der Werbung ihrer Sponsoren und den Vorgaben der Serie besteht, können beim Organisationskomitee eine Ausnahme beantragen. Das Organisationskomitee kann nach eigenem Ermessen den Teilnehmer von der Anbringung der unvereinbaren Werbung befreien. In diesem Fall entfallen die mit dieser Werbung verbundenen Preise und Prämien.
- (4) Das Organisationskomitee behält sich das Recht vor, bei Bedarf und auf begründeten Antrag hin zu entscheiden, wo der Name des Fahrers, die Startnummer und die vorgeschriebene Werbung anzubringen sind (sofern dies nicht an der im entsprechenden Anhang angegebenen Stelle möglich ist).

1.11 Sicherheitsausrüstung

Die Fahrzeuge müssen folgende Sicherheitsausrüstung aufweisen.

Die Artikelangaben beziehen sich, falls nicht anders angegeben auf den aktuellen Anhang J zum ISG.

- Leitungen und Pumpen gemäß Art. 253.3.1 und 253.3.2 bzw. Art. 259.6.2
- Ölsammelbehälter gemäß Art. 259.7.4
- Tankentlüftung gemäß Art. 253.3.4
- 2-Kreis-Bremsanlage gemäß Art. 253.4
- Haubenhalter gemäß Art. 253.5
- Sicherheitsgurte gemäß Art. 253.6 bzw. Art. 259.14.2.1
- Hand-Feuerlöscher gemäß Art. 253.7.3
- Feuerlöschanlage gemäß Art. 253.7.2 bzw. Art. 275.14.1
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8 (Anhang J 1993)
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 277
- Rückspiegel gemäß Art. 253.9 bzw. Art. 275.14.3
- Abschleppösen/-vorrichtungen gemäß Art. 253.10 bzw. Art. 259.14.6
- Sicherheitsfolie an Fensterscheiben gemäß DMSB-Bestimmungen
- Verbundglas-Windschutzscheibe
- Türfangnetze gemäß Art. 253.11 oder DMSB-Bestimmungen
- Zusätzliche Befestigung der Windschutzscheibe gemäß Art. 253.12
- Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253.13

- Sicherheitskraftstoffbehälter nach FIA-Norm FT3/FT3-1999 bzw. FT5 gemäß Art. 253.14 bzw. 259.6.3
- FIA-homologiertes Rückschlagventil im Kraftstoffeinfüllrohr gem. Art. 253.14.5
- Feuerschutzwand gemäß Art. 253.15 bzw. Art. 259.16.6
- Sitze und Befestigungen gemäß Art. 253.16
- Kopfstütze gemäß Art. 259.14.4
- Rücklicht gemäß Art. 259.8.4.2
- Rückwärtsgang gemäß Art. 275.9.3
- Verbot von Reifen-Druckkontrollventilen gemäß Art. 253.17
- Artikel 277
- Gemäß Anhang K zum ISG

Ab dem 01.01.2025 sind in allen Klassen Sicherheitskraftstoffbehälter nach FIA-Norm / FT3-1999/FT3.5-1999 bzw. FT5/1999 vorgeschrieben, sofern ein anderer als der Serienkraftstoffbehälter verwendet wird oder die Position des Serienkraftstoffbehälter geändert wird.

Der Impact Data Recorder (IDR) wird für alle Fahrzeuge durch den DMSB ausdrücklich empfohlen. Für alle Fahrzeuge mit einem Eintrag „GT4“ im Wagenpass wird er verpflichtend vorgeschrieben. Der QR-Code des IDR muss zu jeder Zeit leicht und frei zugänglich sein, sodass ein Scannen unproblematisch möglich ist. Der IDR muss gemäß Installationsguideline verbaut werden. Er darf die maximale Laufzeit von 2 Jahren nicht überschritten haben. Mit der Nennung zur Veranstaltung erklärt sich jeder Fahrer & Bewerber damit einverstanden, die vom IDR aufgezeichneten Daten dem DMSB, der FIA sowie der Serienorganisation zur Verfügung zu stellen. Einzelheiten entnehmen Sie den DMSB-Datenschutzrichtlinien unter www.dmsb.de/de/datenschutz.

Bei Veranstaltungen im Ausland ist der Serienorganisator dafür verantwortlich eventuell abweichende bzw. zusätzliche Sicherheitsbestimmungen des jeweiligen ASN zu beachten und umzusetzen.

1.12 Kraftstoff

Es darf ausschließlich unverbleiter Kraftstoff gemäß Art. 252.9 Anhang J (ISG) verwendet werden, welcher der DIN EN 228 entspricht oder Diesel-Kraftstoff gemäß Art. 252.9 und DIN EN 590. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

Darüber hinaus gilt für Otto-Kraftstoff der Oktangrenzwert von max. 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Es ist kein Einheitskraftstoff vorgeschrieben.

1.12.1 Kraftstoffkontrollen

Kraftstoffproben können zu jeder Zeit der Veranstaltung durch die Technischen Kommissare entnommen werden. Es gelten die DMSB-Kraftstoffbestimmungen inklusive Kraftstoff-Restmengen (DMSB-Handbuch, blauer Teil).

1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle

N/A

1.13 Definitionen Technik

Neben den Definitionen in dieser Ausschreibung gelten die „Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu Technischen Reglements“ (DMSB-Handbuch, blauer Teil) sowie die Definitionen gemäß Art. 251 des Anhang J (ISG).

2. Besondere Technische Bestimmungen

2.1 Allgemeines

Zusätzlich zum Technischen Reglement gemäß Teil 2 dieser Ausschreibung gelten darüber hinaus nachfolgende Besondere Technische Bestimmungen.

**Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.
Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.**

2.2 Motor

N/A

2.2.1 Abgasanlage

N/A

2.3 Kraftübertragung

N/A

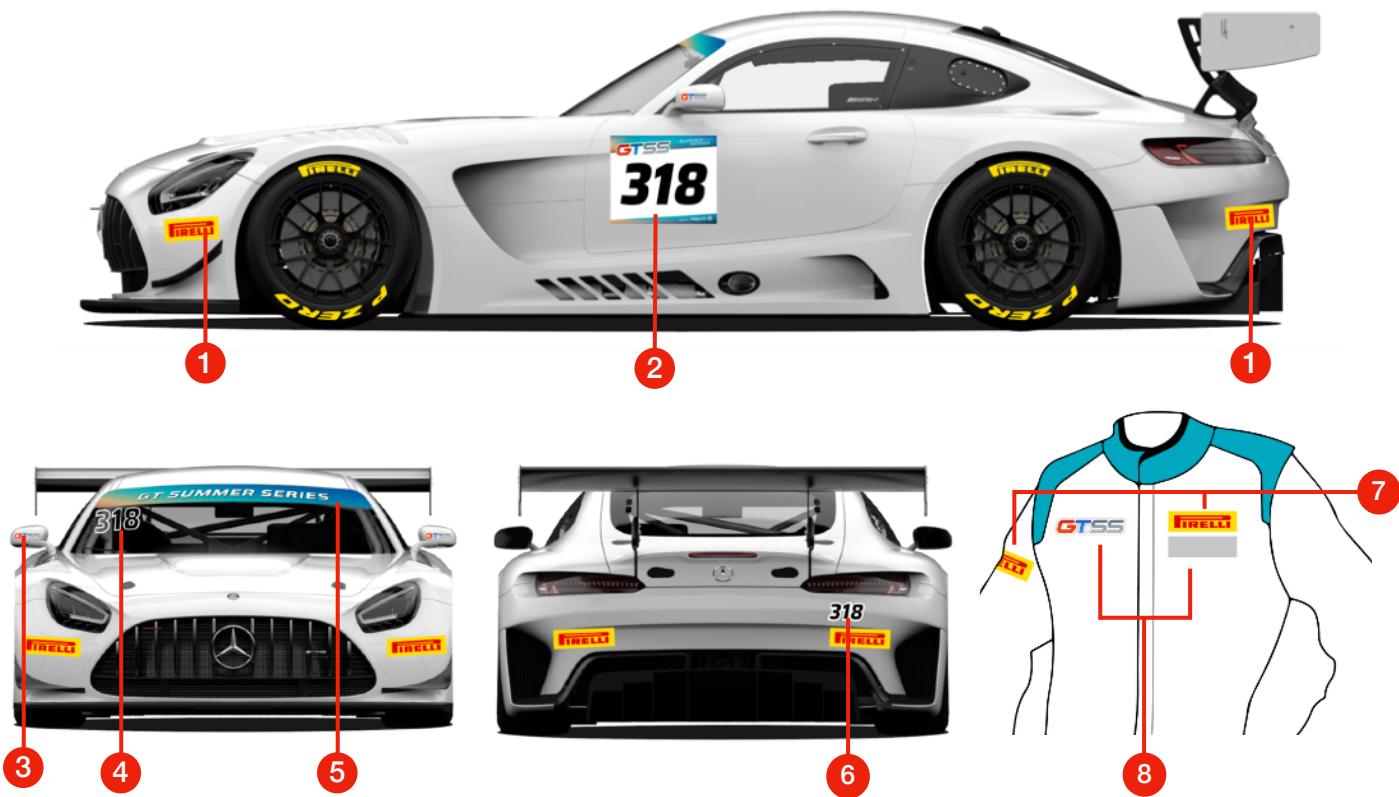
2.4 Bremsen

Für jedes Fahrzeug sind sowohl Stahl- als auch Carbon-Keramikbremsen erlaubt.

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

Anhang 1: Klebeanleitung

Anhang 2:



STICKER LEGEND

NR.	#	TYPE	POSITION
1		4x Pirelli	Front und Heckstossstange
2		2x Startnummerntafeln	Vorderer Bereich der Fahrer- und Beifahrtüre
3		2x GTSS Spiegelaufkleber	Spiegel links und rechts nach vorne gerichtet
4		1x Windschutzscheibe innen	Beifahrerseite obere Ecke
5		1x GTSS Scheibenkeil	Windschutzscheibe oben
6		1x Startnummer klein	Stoßstange hinten
7		2x Pirelli racing suit logo	Brust links und Schulter rechts
8		1x GTSS racing suit logo	Brust links oder rechts

Anhang 2

Grund	Zeitpunkt	Mindeststrafe
Austausch des Fahrzeugs innerhalb einer Veranstaltung (Ersatzfahrzeug)	Immer	Start vom letzten Platz
Anhalten vor der Box während einer Durchfahrtsstrafe	Immer	Stop& Go, Minimum: 10"
Unterstützung während einer Stop&Go Strafe erhalten	Immer	Stop & Go, Minimum: 10"
Überholen oder nicht verringern der Geschwindigkeit in Trainingssitzungen bei roten Flagge	Immer	Stornierung der Zeiten, die die Stewards für angemessen halten.
Nichtbeachtung gelber Flaggen und/oder Nichtverlangsamung um 1 Sekunde in einem Sektor mit gelben Flaggen.	Training	1. Mal: Zurückversetzen um mind. 5 Positionen 2. Mal: Start von letzter Position 3. Mal: Disqualifikation
	Rennen	1. Mal: Durchfahrtsstrafe. 2. Mal: Stop & Go 35 Sekunden 3. Mal: Disqualifikation
Verlassen der Strecke	Zeittraining	1. Mal: Zeit: Streichung der Rundenzeit, in der der Verstoß begangen wurde 2. Mal: Zeit: Streichung der Rundenzeit, in der der Verstoß begangen wurde. 3. Mal: Zeit: Streichung der Rundenzeit, in der der Verstoß begangen wurde + Verwarnung mit Meldung auf den Monitoren. 4. Mal: Streichung der Rundenzeit, in der der Verstoß begangen wurde + Verwarnung mit Meldung auf den Monitoren. 5. Mal: Streichung der Rundenzeit, in der der Verstoß begangen wurde + STOP & GO von 3 Minuten, mit der Möglichkeit, das Rennen vom Ende des Feldes aus zu starten. Wird der Verstoß in der letzten Kurve einer Runde begangen, wird zusätzlich auch die Zeit der nächsten Runde gestrichen. Sollte zwischen den Verstößen drei und/oder vier und/oder fünf nicht genügend Zeit sein, um die Verwarnung auf den Monitoren anzuzeigen so wird der oder die darauf folgenden Verstöße trotzdem geahndet.
	Rennen	Die Rennkommissare können die in Artikel 12.4 des Internationalen Sportgesetzbuches und den geltenden Vorschriften der verschiedenen Meisterschaften (*) festgelegten Strafen verhängen. Als Mindeststrafe und allgemeine Regel gelten die folgenden Strafen: 1. Mal: Zeit: Verwarnung neben Meldung auf den Monitoren. 2. Mal: Zeit: Verwarnung mit Meldung auf den Monitoren. 3. Mal: Zeit und anschließend können die Rennkommissare die in Artikel 12.4 des Internationalen Sportgesetzbuches und den geltenden Vorschriften der verschiedenen Meisterschaften (*) festgelegten Strafen verhängen. Sollte zwischen den Verstößen drei und/oder vier und/oder fünf nicht genügend Zeit sein, um die Verwarnung auf den Monitoren anzuzeigen so wird der oder die darauf folgenden Verstöße trotzdem geahndet.
in der Boxengasse mit mehr als 60 km/h..	Training	1. Mal: Zeitstrafe: Verlust von 5 Startplätzen 2. Mal: Zeitstrafe: 40 € pro km/h Geschwindigkeitsüberschreitung. 3. Mal: Zeitstrafe: Disqualifikation (Wiederholungsfälle werden innerhalb der Veranstaltung geahndet).

	Rennen	Während des Rennens wird zusätzlich zur Geldstrafe aus dem Training eine Durchfahrtsstrafe verhängt, die bei Wiederholung während der Veranstaltung zur Disqualifikation führen kann.
Bestehen von Sportkontrollen oder technischen Abnahmen außerhalb des festgelegten Zeitplans.	Immer	1. Mal: Verwarnung 2. Mal: Mindestens: 250 €
Als allgemeine Regel gilt: Disqualifikation + Die Rennkommissare können die in Artikel 12.4 des Internationalen Sportgesetzbuches und den geltenden Vorschriften der verschiedenen Meisterschaften (*) festgelegten Strafen verhängen.	Training	Als allgemeine Regel gilt: Streichung der Zeiten + Die Rennkommissare können die in Artikel 12.4 des Internationalen Sportgesetzbuches und den geltenden Vorschriften der verschiedenen Meisterschaften (*) festgelegten Strafen verhängen.
	Rennen	Als allgemeine Regel gilt: Disqualifikation + Die Rennkommissare können die in Artikel 12.4 des Internationalen Sportgesetzbuches und den geltenden Vorschriften der verschiedenen Meisterschaften (*) festgelegten Strafen verhängen.
Verstoß gegen die Bestimmungen der Wägung.	Training	Streichung der Zeiten
	Rennen	Disqualifikation.
Tanken ohne entsprechende Berechtigung	Training	Minimum: Streichung der Zeiten
	Rennen	Disqualifikation.
Nicht an einer Fahrerbesprechung teilnehmen	Immer	1. Mal: Verwarnung 2. Mal: 300 € 3. Mal: Keine Startgenehmigung
Standort des Teams und Reparaturen außerhalb des zugewiesenen Bereichs.	Immer	1. Mal: minimum: 150 € 2. Mal: minimum: 300 € 3. Mal: minimum: 450 €
Nicht alle Materialien in der Box aufbewahren.	Immer	1. Mal: minimum: 150 € 2. Mal: minimum: 300 € 3. Mal: minimum: 450 €
Das Verlassen der Box oder des Boxenstopps unter unsicheren Bedingungen. (Unsafe Release)	Training	Verlust von so vielen Startplätzen, wie die Rennkommissare für angemessen halten
	Rennen	Durchfahrtsstrafe oder Stop & Go
Das Befahren oder Verlassen der Boxengasse über die Trennlinie zur Strecke.	Training	Verlust von 3 Startplätzen. (Dieser Verlust erhöht sich bei Wiederholung während der Veranstaltung.)
	Rennen	1. Mal: Durchfahrtsstrafe 2. Mal: Stop & Go 10 sec 3. Mal: Disqualifikation
Die Boxengasse bei roter Ampel verlassen	Training	1. Mal: Verlust von 5 Startplätzen 2. Mal: Streichung der Zeiten 3. Mal: Disqualifikation.
Nicht Verringern der Geschwindigkeit und/ oder Fahren einer schnelleren Zeit unter einer Full-Course-Yellow-Situation.	Immer	Stornierung der Zeiten, die die Stewards für angemessen halten.
Nicht am Grid teilnehmen	Immer	Starten Sie aus der Boxengasse, nachdem alle anderen Fahrzeuge vorbeigefahren sind.
In der Boxengasse bleiben, wenn das rote Licht an der Ausfahrt der Boxengasse aufleuchtet.	Immer	Starten Sie aus der Boxengasse
Start aus der Boxengasse mit rot.	Immer	1. Mal: Durchfahrtsstrafe 2. Mal: Stop & Go 3. Mal: Disqualifikation
Montage der Räder in der Startaufstellung nach Ablauf der 3-Minuten-Frist oder wenn das Fahrzeug nicht auf dem Boden steht.	Immer	Starten Sie vom letzten Platz in der Startaufstellung oder aus der Boxengasse. Ist dies nicht möglich, fahren Sie durch die Boxengasse.
Fehlstart (vor dem Startsignal)	Rennen	Mínimum = 5 Sekunden

Überholen des Safety Cars ohne Genehmigung.	Immer	Minimum: Durchfahrtsstrafe
Überholen eines anderen Teilnehmers während des Einsatzes des Safety Cars.	Immer	Minimum: Durchfahrtsstrafe
Überholen während einer Safety-Car-Phase vor Erreichen der Startlinie.	Immer	Minimum: Durchfahrtsstrafe
Überholen nach einer roten Flagge.	Training	1. Mal: Verlust von mindestens 5 Startplätzen. 2. Mal: Start vom Ende des Feldes. 3. Mal: Disqualifikation.
	Rennen	1. Mal: Durchfahrtsstrafe. 2. Mal: 60'' und 250€ 3. Mal: Disqualifikation
Das Fahrzeug wird nach Ende der Trainingsläufe oder des Rennens nicht sofort im Parc Fermé vorgeführt.	Training	Stornierung von Zeiten
	Rennen	Disqualifikation
Durchführung jeglicher Art von Eingriffen am Fahrzeug innerhalb des Parc Fermé ohne Genehmigung der Offiziellen.	Training	Stornierung von Zeiten
	Rennen	Disqualifikation
Nichteinhaltung der Mindestzeit für das Pitstop-Handicap	Rennen 3	Bei weniger als 10 Sekunden Unterschied: Durchfahrtsstrafe Bei mehr als 10 Sekunden Unterschied: Stop & Go mit der verlorenen Zeit
Anhalten für Fahrerwechsel außerhalb des Boxenstoppfensters	Rennen 3	Minimum: 20 Sekunden stop & go