

# Lajf Racing F1 Series 2012



## Innehåll

Tekniska regler.....	2
Tävlingsform.....	3
Tävlingslängd, Depåstopp.....	4
Antalet förare .....	5
Poängberäkning i Lajf Racing F1 Series 2012 .....	5

# Lajf Racing F1 Series 2012

## Tekniska regler

### Chassie

Alla på marknaden förekommande F1 chassin i skala 1:10, egentillverkade chassin är även de OK, men det måste vara F1 chassi och INTE sticka ut utanför karossen.

### Utväxling \*\*

Total utväxling ska vara  $\geq 2.7$ .

För förare med borstad motor, gäller att man får dreva  $\geq 2.5$ .

### Däck och Hjul

Det är fritt vilka däck och fälgar du väljer, max en (1) uppsättningar hjul per race då räknas Regndäck/hjul inte, de monteras om/när det blir regn/fukt på banan, under depåstoppet.

Hjulen skall vara tillverkade för F1 chassi. Det är inte tillåtet med touring hjul eller pancar hjul.

### Motorer

13,5T Sensor borstlöst

17,5T Sensor borstlöst

13.5T Sensorlöst borstlöst

23T Borstad

27T Borstad

Generellt gäller att bortslösa motor med eller utan sensor **MÅSTE** ha ett Kv  $\leq 3300$ .

### ESC

Fritt men får inte ha dynamisk timing påslagen

### Batteri

2cell LIPO 7,4V. Hard Case batteri rekommenderas till bilar.

6cell NiMH är även det godkänt.

### Kaross

F1 kaross av valfritt märke, gärna skala enligt modell av riktig F1 bil. Vi ser gärna att bilen lackats som en riktig F1, självklart får den lackas hur som helst men skojigare med skala enliga lacker.

Det är inte tillåtet med touringvingar, karosser som täcker hjulen.

### Mått

Maxbredd: 200mm

\*\*För FGX gäller FDR (Final Drive Ratio) pinion och växellåda

För direktdrivning (stelaxel F1) gäller diffdrev\_kugg/pinion\_Kugg

# Lajf Racing F1 Series 2012

## Tävlingsform

### *Serien*

Lajf Racing F1 Series körs under hela sommarsäsongen i åtta(8) deltävlingar och en final.

Poängen räknas ihop under året och inför finalen tas de två(2) resultaten bort med sämst poäng.

### *Kvalet*

Innan racet så kvalar alla in för att få startplatser, bästa tid ger TQ(Top Qualifier), "pole position" dvs. får starta längst fram. Kvalning sker under en 10 minuters period då banan är öppen för kval. En förare får i denna period köra hur mycket eller lite den vill men minst ett registrerat varv på tidtagningen. Minst ett varv för då vet vi att transpondern fungerar.

Missar man av någon anledning att få en tid under kvalet får man starta sist. Kvalet ska ske på samma uppsättning däck som tävlingen körs med.

### *Tävling och "dåligt" väder*

Lajf Racing F1 Series har som måtto att "alltid" köra, dvs. vi kör i största möjliga mån alla deltävlingar oavsett väder. Vi har dock möjlighet att bryta alternativt flytta en tävling på grund av riktigt dåligt väder. Det bestäms per tävling och på plats efter en besiktning av banans status. En tävling kan komma att skjutas i tiden en liten stund den kvällen eller till närliggande dag/kör tillfälle. Flyttad eller inställd tävling kan meddelas per epost/SMS. Tävlingen ställs in/flyttas bara om det är riktigt dålig status på banan som till exempel det står mycket vatten på banan, det spöregnar, det är snö på banan. En tävling kommer att genomföras om det är fuktigt på banan eller i gräset bredvid. Börja det duggregna under tävling kör vi tills det spöregnar, byte till regndäck under depåstoppet. En tävling anses som genomförd och får giltiga poäng efter det att 40 % av tiden körts.

Ytterst ansvariga för att ta beslutet att bryta/flytta tävling är Lajf Racing alternativt av Lajf Racing utsedd tävlingsledare.

# Lajf Racing F1 Series 2012

## Tävlingslängd, Depåstopp

Race körs över 35 minuter med **ett obligatoriskt depåstopp** om minst 4 minuter.

Tiden för obligatoriska depåstoppet räknas från det bilen kommer in i depå, dvs. bakom plankan, till dess bilen passerar den vita linjen och kommer in på banan igen.

Endast under det obligatoriska depåstoppet får man byta till/från regndäck.

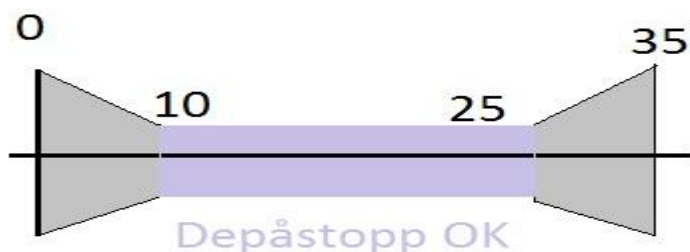
Endast under det obligatoriska depåstoppet får man byta batteri.

Endast ett obligatoriskt depåstopp per tävlingstillfälle.

Skulle föraren missa 4 minuter och komma in på banan innan 4 minuter gått så blir det avdrag på 20 varv. Likaså om föraren missat det obligatoriska depåstoppet helt och kör till slutsignal(eller soppatorsk innan slutsignal) på en ack blir det avdrag 20 varv.

Då vi normalt har lite underbemannade tävlingar så är det upp till föraren att själv hålla koll på tiden i det obligatoriska depåstoppet, en egen äggklocka kan då vara en bra lösning. Den gången vi har domare/tidtagare kan den personen i mån av tid kolla att det sköts och då även notera/bedöma om tiden fuskats med. I tidtagningen kan det kontrolleras att det finns ett varv med varvtid över 4,5minuter(>270sek) inne i spannet för det obligatoriska depåstoppet. Denna kontroll görs efter avslutad tävling. Eventuellt avdragna varv räknas bort före prisutdelningen vid varje race.

Det obligatoriska depåstoppet får inte göras de första eller sista tio minuterna av racet.



**Förtydligande: Depåstopp.** Om något går sönder i bilen under tävling får man såklart åtgärda det även om man redan förbrukat sitt depåstopp, man får dock endast byta batteri, skifta till/från regndäck på obligatoriska depåstoppet. Ett reparations depåstopp kan såklart ske när som helst.

Däcken kan anses som trasiga om fälgen är så trasig att det inte går att köra med den i det fallet är det OK att byta ut båda hjulen på den axeln, inte alla fyra hjulen!

Utslitna däck är inte en orsak att byta hjul, de skulle ha bytts innan tävlingen.

Foamhjul som har löst foam går att limma under ett extra depåstopp, alltså inte anledning till hjulbyte.

Batteri går väl inte sönder, urladdat eller dålig effekt är inte ett trasigt batteri, batteri byte ska ske under det *obligatoriska depåstoppet*.

# Lajf Racing F1 Series 2012

## Antalet förare

I finalen liksom alla deltävlingar så kör vi med max tio (10) bilar. Om det är fler förare så måste det till underfinaler för att sortera ut de tio bästa förarna. Underfinaler körs då över kortare tid, B-final 10 minuter, C-final 7 minuter och D-final 5 minuter. Resultaten i underfinalerna ger placeringar som ger starträtt i A-finalen resp. högre final, poängmässigt hamnar de under finalpositionerna till under A-finalens poäng. Ex. 15 anmälda förare efter kvalning går de 5 bästa direkt till A-finalen de övriga 10 får slåss om återstående 5 finalplatser i ett 10 minuters race med startordning enligt kvalet.

Vid varje tävlingstillfälle kan de närvarande förarna bestämma att köra tävlingen med 11-12 förare, 13 eller fler ger att B-final måste köras, analogt gäller att om det är fler förare än 18 då måste det till en C-final(5 till A-finalen 5 till B-finalen och 8 till C-final).

## Poängberäkning i Lajf Racing F1 Series 2012

Poängräkningen följer MiniZätas numera klassiska poängsystem där det skiljer 2 poäng mellan topplaceringarna och alla förare får minst en poäng. I finalen kommer det att bli poängsättning där det är större skillnad mellan topplaceringarna för att finalen ska väga tyngre i slutpoängen. Den som under serien får flest poäng vinnar. Om två förare får samma poäng så räknas antalet segrar. Skulle förarna fortfarande vara lika placerade så räknar vi bonuspoängen, och skulle de även då vara lika gäller placeringen i finalen.

Poängräkning deltävlingar:

Poängberäkning Finalen

1. 30	1. 50
2. 28	2. 40
3. 26	3. 36
4. 24	4. 30
5. 22	5. 24
6. 20	6. 20
7. 18	7. 18
8. 16	8. 16
9. 14	9. 14
10. 12	10. 12
11. 10	11. 10
12. 8	12. 8
13. 6	13. 6
14. 4	14. 4
15. 2	15. 2
16. 1	16. 1
17. 1	17. 1

Utöver poängen ovan så ges det 1 poäng till föraren med snabbaste varvet under tävlingen och TQ ger 1 extra poäng. Extrapoängen är *inte* dubblerade i finalen