

ÖTSM

vorläufige

Ausschreibung

2012



Clubsportveranstaltung

ÖTSM 2012

Nationale Clubsportveranstaltung . Der Status der Veranstaltung ist National/EU offen.

Mindestteilnehmerzahl: 16 Teams

Maximalteilnehmerzahl: 25 Teams

Sollten weniger als 16 Teams pro Rennen an den Start gehen so kann der Veranstalter dieses Rennen ohne weitere Regressansprüche absagen. Bereits bezahlte Beiträge werden rückerstattet.

01. April Testtag Speed Arena Rechnitz

14.-15. April Speed Event / Lignano

12.-13. Mai Speed Event / Rechnitz

16.-17. Juni Speed Event / Bruck

21.-22. Juli 24h Rennen / Saalfelden

15.-16. Sept Speed Event / Ampfing

Die oben angeführten Veranstaltungsorte oder Termine können durch andere ersetzt werden.

Der Veranstalter behält sich vor, Termine ohne Regressansprüche abzusagen.

Bei einer Absage wird jedoch bereits bezahlter Beitrag retourniert.

VERANSTALTER, PROMOTOR UND ORGANISATOR

Veranstalter Österreichische Kart Sport Vereinigung

Telefon Tel. 0676 3058840

E-Mail kartmasters@gmx.at

ZEITPLAN

Detaillierte Zeitpläne, Datenblatt sowie die jeweiligen Durchführungsbestimmungen jeder Veranstaltung werden jeweils 2 Wochen vorher an die Adresse des Teamchefs gesendet oder sind unter kartmasters.com abrufbar.

TEILNAHMEBEDINGUNGEN

Anzahl der Fahrer/Innen

Pro Veranstaltung müssen zumindest 4 Fahrer/Innen - maximal 12 Fahrer/Innen eingesetzt werden.

Fahrer die für ein Team genannt wurden dürfen nur in diesem Team eingesetzt werden. Mindestalter

Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer/Innen die bei Beginn der Veranstaltung das 13. Lebensjahr bereits vollendet haben oder in der Saison 13 Jahre alt werden.

Mitgliedschaft

Teilnahmeberechtigt an der ÖTSM sind nur Fahrer die Mitglieder im Verein ÖKSV sind.

Die Mitgliedschaft kann mittels Antragsformular für das laufende Jahr gelöst werden.

Driverscard

Bei Erfüllung aller Teilnahmebedingungen (Mitglied im Verein) wird der Driverscard ausgestellt, welche vom Fahrer während des Rennens stets mitzuführen ist. Dieser Ausweis ist gültig für die gesamte Saison 2012.

Versicherungen

Jeder Fahrer/In muss zusätzlich eine Unfallversicherung abschließen die Kosten welche die eigene Versicherung nicht übernimmt abdeckt. Diese kann über den Verein gelöst werden. Die Liste der Teilnehmer muss vom Teamchef spätestens am Dienstag vor dem Rennwochenende an kartmasters@gmx.at gesendet werden.

Teamchef

Jedes Team muss einen Teamchef und einen Teamchefvertreter nennen. An die offizielle Adresse des Teamchefs werden finanzielle Angelegenheiten, Ausschreibungen, Durchführungsbestimmungen, Bekanntgabe von Terminänderungen etc. geschickt. Der Teamchef verpflichtet sich alle erhaltenen Informationen an die übrigen Teammitglieder weiterzuleiten!

Teamchef und Teamchefvertreter (wenn, nicht sowieso Fahrer/In) müssen aus organisatorischen Gründen ebenfalls Vereinsmitglieder des Vereins sein. Jeder Fahrer bzw. Teamchef muss die Anmeldung unterschreiben. Alle Teammitglieder haften für die Einhaltung der Sportgesetze und für die finanziellen Forderungen. Im Wechselzonen-, Tank- und Anzeigebereich dürfen sich nur Mitglieder aufhalten, die mit dem Mitgliedsausweis sichtbar gekennzeichnet sind.

Beiträge

Die Nennung erfolgt direkt über den Verein mittels Anmeldeblatt. Das Anmeldeblatt, das sich im Anhang zu dieser Ausschreibung befindet muss ausgefüllt an den Verein per Email gesendet werden.

Die Startplätze für 2012 sind auf 25 Teams limitiert!

Die Nennung ist erst gültig wenn sie vom ÖKSV bestätigt wird!

Der Beitrag für ein Team beträgt für

Beitrag Gesamte Saison	€	4.000.-
Beitrag Speed Event	€	800.-
Beitrag 24h Rennen	€	1.600.-
Motorenbeitrag für Saison	€	1.500.-
Motorenbeitrag für Einzelrennen	€	500.-

Bank: BAWAG

BLZ: 14000

Kontonummer.: 03810 852 827

Die Nennformulare müssen bis 01.02.2012 beim Verein ÖKSV einlangen, sollten bis 01.02. nicht mind.

16 Teams für die Saison genannt haben findet die ÖTSM nicht statt.

Gleichzeitig mit der Nennung muss die Zahlung des Motorenbeitrages erfolgen, spätestens bis 01.02.2012 ansonsten kann kein Motor für das Team vorbereitet werden.

Die Zahlung des Jahresbeitrages muss bis 30.03.2012 auf dem Konto des ÖKSV einlangen.

Die Zahlung des Jahresbeitrages kann mit einem Aufpreis von 300.- (insgesamt 4.300.-) in 2 Teilen (je 2.150.-) erfolgen, bis spätestens 30.03.2012 muss die erste Hälfte bezahlt werden, der zweite Teil muss bis 01.06.2012 auf dem Konto des ÖKSV einlangen.

1. Nennschluss für Einzelnennung 21 Tage vor Veranstaltungsbeginn,

2. Nennschluss: 7 Kalendertage vor Veranstaltungsbeginn gegen eine zusätzliche Nachnenngebühr von € 300.-

Eine spätere Nennung ist aus sportrechtlichen Gründen nicht gestattet.

Die Zahlung des Beitrages kann per Banküberweisung oder in Bar erfolgen.

Es werden keine Schecks nur Bargeld akzeptiert.

Die Einzahlungsbelege sind bei der Akkreditierung vorzuweisen.

Telebanking Belege, SB Belege oder Überweisungsaufträge werden nicht akzeptiert

Ein Rücktritt nach erfolgter Nennung ist bis 2 Tage danach möglich, muss aber schriftlich erfolgen. Nach dieser Frist ist ein Rücktritt aus organisatorischen Gründen nicht möglich.

STRECKEN

Gefahren wird ausschließlich auf Strecken, die den Bestimmungen für Rennen von 4-Takt Karts, entsprechen und für die eine gültige Streckenabnahme vorliegt.

ALLGEMEINES REGLEMENT

Alles, was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten! Missachtung des allgemeinen Reglements wird durch die Rennleitung geahndet und kann bis zum Ausschluss des Teams führen.

Haftung

Die Teilnehmer tragen die zivil- und strafrechtliche Verantwortung für die von ihnen vor, während oder nach der Veranstaltung verursachten Personen- oder Sachschäden. Sie fahren in jeder Hinsicht auf eigene Gefahr und verzichten durch Abgabe der Nennung hinsichtlich jeden Schadens, der im Zusammenhang mit der Veranstaltung entsteht, auf jedes Recht des

Vorgehens und Rückgriffes gegen den Veranstalter, die Funktionäre, Helfer und Fahrer oder irgendwelche andere Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung bzw. dem Veranstalter in Verbindung stehen.

Teamoffizielle

Es ist nur dem Teamchef bzw. dem Teamchefvertreter gestattet, mit dem Veranstalter bzw. der Rennleitung in offiziellen Belangen zu sprechen. Teamchef und Teamchefvertreter müssen namentlich bei der Akkreditierung bekannt gegeben werden. Verstöße gegen diese Regel werden mit einer Verwarnung bzw. Geldstrafen geahndet.

Sicherheit

Kinder bis 13 Jahre, ohne Akkreditierung sowie Tiere jeglicher Art dürfen nicht in den Rennstrecken- und Boxenbereich mitgenommen werden. Wird von Begleitpersonen eines Teams gegen diese Vorschrift verstoßen, so kann eine Strafe gegen das Team ausgesprochen werden. Das genaue Strafausmaß obliegt dem Sport Kommissären.

Es ist verboten im Boxenbereich oder in anderen gesperrten Bereichen der Rennstrecke Motorbetriebe (Mopeds, usw.) Fahrzeuge mitzuführen oder in Betrieb zu nehmen. Ausgenommen von dieser Regelung sind Karts die für die Veranstaltung vom Technischen Kommissär abgenommen wurden.

RENNORDNUNG

Missachtung

Missachtung der Rennordnung wird durch die Rennleitung geahndet und kann bis zum Ausschluss des Teams führen.

Training

Sämtliche freien Trainings finden laut Zeitplan statt. Das Qualifying (Zeittraining) dauert 5 Minuten. Die schnellste Runde, die der jeweilige Fahrer im 5 Minuten dauernden Zeittraining fährt, wird gewertet und bestimmt die Startaufstellung. Der Fahrer mit der schnellsten Runde bekommt die Pole Position, danach kommt der Zweitschnellste, usw. Das Qualifying für das 24h Rennen dauert 10 Minuten.

Während des Qualifying ist es erlaubt die Box aufzusuchen um Reparatur- oder Einstellarbeiten durchzuführen. Erzielen zwei oder mehrere Fahrer die exakt idente Rundenzeit, dann ist jener Fahrer besser platziert, der die Zeit als erster gefahren ist. Wenn ein Team am Qualifying nicht teilnimmt, dann muss es von der letzten Startposition aus ins Rennen gehen. Nehmen mehrere Teams nicht am Qualifying teil, erfolgt die Reihung dieser Teams am Ende des Feldes per Los.

Entspricht ein Kart vor dem Qualifying nicht dem Reglement, ist dieses Team vom Qualifying ausgeschlossen. In der Zeit bis zum Rennen muss das Kart wieder auf einen reglementkonformen Stand zurückgebaut werden. Ins Rennen geht dieses Team dann vom letzten Startplatz aus (diese Teams werden hinter jenen Teams gereiht, welche nicht am Qualifying teilgenommen haben).

Bei mehreren Teams entscheidet auch hier das Los. Startberechtigt sind nur jene Fahrer, welche am freien Training teilgenommen haben.

Zeitlimits

Bei den 24 Stunden Rennen dürfen sämtliche Fahrer/Innen maximal drei Stunden durchfahren (beinhaltet auch eventuelle Stops beim Tanken, technische Kontrolle, Stop & Go, etc.). Die Kontrolle dieser Zeitlimits erfolgt in der Box und wird von der Boxencrew des Veranstalters durchgeführt. Dabei muss jedes Team ein genaues Zeitprotokoll – wird bei der Akkreditierung an die Teams ausgeteilt – führen. Dieses Protokoll ist der Boxencrew bei Fahrerwechseln nach Aufforderung sofort zu zeigen. Ebenso muss der Fahrer, der aus dem Kart steigt, jederzeit seinen Fahrerausweis (Driverscard) zwecks Kontrolle vorzeigen können. Hat ein Fahrer seinen Turn absolviert, dann muss er mindestens drei Stunden pausieren, ehe er wieder ins Rennen gehen kann. Bei Nichteinhaltung der oben angeführten Zeitlimits wird von der Rennleitung eine Stop & Go Strafe ausgesprochen, die ab dem Zeitpunkt der Anzeige innerhalb von drei Runden im dafür vorgesehenen Stop & Go Bereich anzutreten ist. Die Sportkommissare behalten sich im Nachhinein (nach dem Aushang des offiziellen Ergebnisses) nach genauer Prüfung der Fahrerprotokolle eventuelle Konsequenzen, auf Basis der geltenden Sportgesetze vor.

Für die 6 Stunden Rennen werden die einzelnen Turns vorgegeben. Zwischen Minute 26 - Minute 34 und Minute 56 - Minute 04 sind Pflichtwechsel durchzuführen unabhängig ob schon vorher gewechselt wurde. Kein Fahrer darf zwei Turns unmittelbar hintereinander fahren. 4 verschiedene Fahrer müssen mindestens zum Einsatz kommen. Jeder Fahrer muss mindestens 22 Minuten fahren.

Bei den Sprintrennen müssen mindestens 4 Fahrer zum Einsatz kommen kein Fahrer darf zwei Sprints hintereinander fahren. Jeder Fahrer darf maximal 2 Sprints fahren - gilt auch bei Verletzung eines Fahrers!

Gewichtslimits

Das Mindestgewicht des Karts inklusive Fahrer muss zu jeder Zeit des Rennens 175 kg betragen.

2 Sprints müssen mit einem Mindestgewicht von 195kg gefahren werden. Der Fahrer muss bei den 195kg Sprints, inkl. Ausrüstung, ein Mindestgewicht von 80kg haben. Hat der Fahrer weniger als 80kg muss er die Differenz zusätzlich auflegen. Jeder Fahrer muss sich bei der Anmeldung abwiegen und sein Gewicht in das Datenblatt eintragen lassen. Im Datenblatt wird festgehalten wie viel er zusätzliches Gewicht auflegen muss.

Vor dem ersten Rennen muss auch das Gewicht des Karts in das Datenblatt eingetragen werden.
Bei den 6. Stunden Rennen müssen 3 Turns mit einem Mindestgewicht von 195kg gefahren werden.
Die Sprints/Turns mit erhöhtem Mindestgewicht werden jeweils im Zeitplan bekanntgegeben.
Beim 24. Stunden Rennen müssen mindestens 3 Stunden mit einem Mindestgewicht von 195 kg gefahren werden. Wird das Gewicht unterschritten gibt es eine Zeitstrafe laut Strafenkatalog.

Start und Rennen

Für die Startaufstellung gibt es 3 Varianten:

Single-File

Alle Karts werden hintereinander aufgestellt und gehen in dieser Formation in die Einführungsrunde, wo strengstes Überholverbot herrscht. Der Start selbst erfolgt dann rollend. Ein Fehlverhalten im Rahmen der Startzeremonie wird von der Rennleitung bzw. von den Sportkommissären Stop-and-go-Strafe geahndet (ohne zusätzliche Zeitstrafe).

Stehender Start

Die Karts werden entweder hintereinander oder aber auch in Zweierreihen aufgestellt. Das Rennen wird mit Schwenken der Startflagge bzw. mit einem Ampelstart gestartet.

Le Mans Start

Die Karts werden schräg zur Fahrbahn in einer Reihe aufgestellt. Die FahrerInnen laufen nach dem Startkommando von der gegenüberliegenden Seite zu ihren Karts. Beim Kart selbst steht ein Teammitglied, welches für das Starten des Karts verantwortlich ist. Beim Start müssen die Fahrer im Kart beide Hände am Lenkrad haben. Ein Anschieben der Vorderräder ist nicht erlaubt.

Fahrerwechsel

Bei allen Rennen sind die Fahrerwechsel ausschließlich in der jeweils zugewiesenen Wechselzone durchzuführen. Es kann auch fixe Wechselzeiten geben, diese werden jeweils am Veranstaltungstag (je nach örtlicher Gegebenheit) bekannt gegeben. Der Fahrerwechsel darf erst nachdem das Kart zum Stillstand gekommen ist erfolgen.

Beim Fahrerwechsel dürfen auch nachstehende Arbeiten durchgeführt werden: Luftdruck Korrektur, Öl kontrollieren und eventuell nachfüllen, Kettenschmierung, Gewicht auflegen oder entfernen.

Beim 6h Rennen darf beim Fahrerwechsel kein Tankvorgang gemacht werden!

Tankvorgang

Der Tankbereich ist durch eine markierte Zone gekennzeichnet, vor dieser muss das Kart zum Stillstand kommen. Nachdem das Kart steht, muss der Fahrer den Motor abstellen (Motorschalter auf AUS).

Erst dann wird innerhalb der markierten Zone mit dem Betanken durch das Tankpersonal begonnen.

Lässt sich der Motor nicht abstellen, kann mit dem Tankvorgang nicht begonnen werden.

Dem Treibstoff dürfen keine Zusätze beigefügt werden.

Es ist nur der Treibstoff des Veranstalters zulässig. Benzinproben können jederzeit gezogen werden und müssen in der chemischen Analyse den Werten des vom Veranstalter ausgegeben Benzins völlig identisch sein. Sollte sich nachhinein herausstellen, dass der Treibstoff nicht regelkonform war, trägt das Team die Prüf- und Analysekosten ca. € 1.800,00

Grundsätzlich werden vom Tankpersonal alle Karts vollgetankt. Besteht der Fahrer auf eine geringere Menge Treibstoff, kann das Tankpersonal den Tankvorgang abbrechen und das Kart freigeben.

Nach Beendigung des Auftankens ist der Fahrer für das ordnungsgemäße Schließen des Tankverschlusses selbst verantwortlich.

Nach erfolgtem Tankvorgang muss der Fahrer im Kart sitzen erst dann darf der Motor gestartet werden.

Sollte eine zweite Person zum Starten notwendig sein, so muss diese aus dem eigenen Team gestellt werden.

Der Motor wird in keinem Fall vom Tankpersonal angestartet.

Im Tankstellenbereich sind keinerlei Kontrollen erlaubt.

Arbeiten sind ausschließlich in der Box (Fahrerlager) durchzuführen!

Es darf in die Tankzone keinerlei Werkzeug mitgebracht werden.

Wenn das aufgetankte Kart die markierte Zone verlassen hat, kann das nächste Kart in diese Zone einfahren. Sollte die Tankstelle besetzt sein, muss sich der Fahrer mit seinem Kart anstellen und warten, bis eine Tankzone frei ist.

Das eigenmächtige Tanken auf einem nicht vom Veranstalter vorgesehenen Platz ist aus Sicherheitsgründen strengstens untersagt und führt zum sofortigen Ausschluss des gesamten Teams für die jeweilige Veranstaltung. Ebenfalls ist die Aufbewahrung von Treibstoff im Boxenzelt aus Sicherheitsgründen verboten. Die für das freie Training mitgebrachten Treibstoffbehälter müssen bei der Technischen Kontrolle abgegeben werden und können erst nach Rennende wieder ausgefolgt werden.

Befindet sich ein Treibstoffbehälter in der Team Box wird das Team ausgeschlossen! Kontrolle jederzeit durch den technischen Kommissär oder den Rennleiter möglich.

Treibstoff aus dem Tank entleeren ist ebenfalls nur auf dem vom Veranstalter vorgesehenen Platz erlaubt.

Fahrerwechsel in der Tankzone sind verboten. Gewichte entfernen oder dazugeben ist verboten.

Während des Tankvorgangs dürfen in der Tankzone der jeweilige Fahrer und maximal ein Teammitglied anwesend sein.

Tanken unmittelbar nach dem Fahrerwechsel ist beim 24h Rennen erlaubt. Es können auch jederzeit Teams durch die

Rennleitung oder den Technischen Kommissär aufgefordert werden ihren Tank zu entleeren. Das darf nur im Tankstellenbereich vom Veranstalterpersonal durchgeführt werden. Dieselbe Menge Benzin die entnommen wurde, wird anschließend wieder nachgefüllt.

Boxengasse

Beim Einfahren in die Boxengasse (Fahrerlager) ist an der Haltelinie anzuhalten. Alle vier Räder müssen vor der Haltelinie zum Stillstand kommen! Ist das nicht der Fall, wird dies mit einer Stop-and-Go -Strafe geahndet (siehe Strafenkatalog). Ab hier gilt in der gesamten Boxengasse Schrittgeschwindigkeit. Beim Einfahren in die Boxengasse muss ein Teammitglied vor dem Kart gehen!

Sollte eine normale Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten werden (Überwachung durch einen Sachrichter), muss dieses Team den Rest der Veranstaltung das Kart an der Haltelinie abstellen und in der Boxengasse schieben. Bei groben Vergehen wird auch eine Stop – and - Go Strafe ausgesprochen.

Die Boxengasse (Fahrstreifen) sollte zu jeder Zeit unbedingt freigehalten werden, Missachtung nach Aufforderung durch den Boxensupervisor kann auch hier zu Sanktionen führen.

Jedes Team muss ein eigenes Boxenzelt mitbringen, es werden vom Veranstalter keine zu Verfügung gestellt.

Das Boxenzelt darf an der Vorderseite eine Breite von 3m haben und muss jederzeit offen (einsehbar) sein. Das Boxenzelt muss mit saugfähigen Unterlagen ausgelegt werden damit keine Rückstände von Öl etc. am Boden zurückbleiben. Etwaige Reinigungskosten werden dem jeweiligen Team in Rechnung gestellt. Als Sicherstellung für die Entfernung von Müll kann der Veranstalter eine Kautions verlangen, die nach ordnungsgemäßem Verlassen retourniert wird. Dem Technischen Kommissär oder Mitgliedern der Rennleitung ist der Zutritt in die Teambox zu jeder Zeit zu gestatten.

Reparaturen

Jedes Team stellt seine eigene Mechanikercrew, die auch die Reparaturen am eigenen Kart selbst durchführt. Diese Reparaturen sind nur im Boxenbereich erlaubt, es muss dafür eigenes Werkzeug mitgebracht werden. Es dürfen aber nur Teile gewechselt werden, welche laut technischen Reglement getauscht werden dürfen. Karts, welche auf der Strecke zum Stillstand kommen, werden ausschließlich vom Veranstalterpersonal mit speziellen Abschleppfahrzeugen zur jeweiligen Box zurückgebracht. Der Fahrer wird mit dem Abschleppfahrzeug zur Box gefahren. Die Verwendung eines Ersatzkarts ist nicht gestattet.

Safety Car

Das Safety Car ist ein durch eine Blinkanlage gekennzeichnetes Fahrzeug, welches nach Ermessen der Rennleitung aus Sicherheitsgründen aufgrund von Unfällen oder witterungsbedingten Einschränkungen zum Neutralisieren des Starterfeldes eingesetzt werden kann. Um die Sicherheit der Teilnehmer nicht zu gefährden, ist es dem Safety Car auch gestattet, sich unabhängig vom Stand des Rennens inmitten des Feldes einzureihen. Der Zeitraum der Safety Car Phase ist zugleich auch „Gelbphase“ und damit herrscht absolutes Überholverbot.

Strafenkatalog

Die Anzahl bzw. Länge der verschiedenen Stop-and-go-Strafen entnehmen Sie bitte dem angefügten Strafenkatalog.

Disziplin

Flaggensignale der Streckenposten bzw. der Rennleitung sind besonders zu beachten. Bei Nichteinhaltung der Flaggensignale muss das Team mit einer Bestrafung und im Wiederholungsfall mit Ausschluss rechnen.

Es ist verboten, außerhalb der Rennstrecke und auf den Zufahrten zur Rennstrecke mit dem Kart zu fahren.

Flaggensignale

Die Teamführung ist verpflichtet, die Flaggensignale an jeden einzelnen Fahrer zur Kenntnis weiterzuleiten. Eine Übersicht ist in der Anlage beigefügt.

Parc Fermé

Der Parc Fermé ist ein für alle Teams und Teilnehmer gesperrter Bereich der Rennstrecke und darf nur auf Anweisung der Rennleiter oder Sportkommissäre betreten werden. Parc Fermé ist darüber hinaus ein Zeitbegriff, währenddessen das Kart dem Team nicht zur Verfügung steht und in dem o.a. speziell gekennzeichneten und abgesperrten Bereich abzustellen ist. Mit dem Fallen der Zielflagge gelten die Bestimmungen des Parc Fermé, der Fahrer muss sein Kart umgehend im Parc Fermé abstellen und es sofort verlassen. Jede Tätigkeit am Kart ist verboten, wer sich an diese Bestimmungen nicht hält, muss mit Ausschluss rechnen. Es ist der Rennleitung überlassen den Parc Ferme auch über Nacht von einem Renntag zum anderen nicht aufzuheben. D.h. die Karts bleiben im dafür vorgesehenen Bereich und stehen den Teams erst wieder ab einer festgelegten Zeit zur Verfügung. Teams die ihr Kart nicht im Parc Ferme abstellen fallen aus der Wertung. Die Karts dürfen erst nach der Siegerehrung aus dem Parc Ferme abgeholt werden!

Proteste

Die Protestgebühr beträgt € 250.- und ist ausschließlich beim Rennleiter mit einer vom Teamchef bzw. Teamchefvertreter gefertigten schriftlichen Erklärung einzubringen. Die Protestfrist beträgt 30 Minuten und beginnt mit der Aushangzeit des vorläufigen Endergebnisses. Gegen die Auswertung kann kein Protest eingelegt werden.

WERTUNG DER EINZELNEN RENNEN

Sieger des Rennens ist jenes Team, welches nach Beendigung der Renndistanz die meisten Runden zurückgelegt hat. Alle nachfolgenden Teams werden ebenfalls bei ihrem nächsten Überqueren der Ziellinie abgewunken, ohne Rücksicht auf die Zahl der zurückgelegten Runden. Fahrer/Innen mit gleicher Rundenzahl werden nach der Reihenfolge ihres Überfahrens der Ziellinie gewertet. In der Wertung entsprechend berücksichtigt werden auch jene Teams, welche die Zielflagge nicht gesehen haben.

Die Punktevergabe für die Gesamtwertung den einzelnen Rennen und den Staatsmeistertitel erfolgt nach folgendem Schema:

Sprint Rennen / 6 Std. Rennen

1. Platz: 25 Punkte	09. Platz: 7 Punkte
2. Platz: 20 Punkte	10. Platz: 6 Punkte
3. Platz: 16 Punkte	11. Platz: 5 Punkte
4. Platz: 13 Punkte	12. Platz: 4 Punkte
5. Platz: 11 Punkte	13. Platz: 3 Punkte
6. Platz: 10 Punkte	14. Platz: 2 Punkte
7. Platz: 9 Punkte	15. Platz: 1 Punkt
8. Platz: 8 Punkte	

24. Stunden Rennen

1. Platz: 35 Punkte	09. Platz: 9 Punkte
2. Platz: 30 Punkte	10. Platz: 8 Punkte
3. Platz: 25 Punkte	11. Platz: 7 Punkte
4. Platz: 20 Punkte	12. Platz: 6 Punkte
5. Platz: 16 Punkte	13. Platz: 5 Punkte
6. Platz: 13 Punkte	14. Platz: 4 Punkte
7. Platz: 11 Punkte	15. Platz: 3 Punkte
8. Platz: 10 Punkte	16. Platz: 2 Punkte
	17. Platz: 1 Punkt

Fahrerwertung Sprints:

1. Platz: 100 Punkte	9. Platz: 84 Punkte
2. Platz: 98 Punkte	10. Platz: 82 Punkte
3. Platz: 96 Punkte	11. Platz: 80 Punkte
4. Platz: 94 Punkte	12. Platz: 78 Punkte
5. Platz: 92 Punkte	13. Platz: 76 Punkte
6. Platz: 90 Punkte	14. Platz: 74 Punkte
7. Platz: 88 Punkte	15. Platz: 72 Punkte
8. Platz: 86 Punkte	16. Platz: 70 Punkte

-----jeweils minus einen Punkt bis Platz 85.

Für die Gesamtwertung der ÖTSM werden die Punkte aller Rennen zusammengezählt. Es gibt kein Streichresultat. Gesamtsieger ist jenes Team mit den meisten Punkten. Bei Punktegleichstand ist jenes Team besser platziert, das die bessere(n) Einzelplatzierung(en) aus den Rennen vorweisen kann.

Wertung bei Speed Events mit mehreren Rennen pro Rennen werden Punkte lt. Tabelle vergeben. Die erzielten Punkte werden zusammengezählt und in einer Gesamtwertung zusammengefasst. Sieger ist das Team mit den meisten Gesamtwertungspunkten. Bei Punktegleichstand entscheiden die besseren Einzelplatzierungen. Sollte das auch gleich sein entscheidet die schnellste gefahrene Runde in allen Läufen.

Bei der Fahrereinzelswertung werden die Punkte lt. Tabelle vergeben. Maßgeblich ist die Platzierung wobei die bessere Rundenzeit entscheidet. Sollte der Fahrer 2 Sprints in einem Rennen bestreiten wird seine beste Platzierung gewertet. Für die Gesamt Wertung werden die Punkte aller Rennen zusammengezählt. Es gibt kein Streichresultat. Gesamtsieger ist jenes Team mit den meisten Punkten. Bei Punktegleichstand ist jenes Team besser platziert, das die bessere(n) Einzelplatzierung(en) aus den Rennen vorweisen kann.

Gegen die Auswertung kann kein Protest eingelegt werden.

WERTUNGEN ÖTSM

Team Gesamtwertung	Punkte für die Tageswertungen laut oben angeführten Schema
Fahrer Gesamtwertung	Punkte der Fahrerwertung laut oben angeführten Schema
Fahrerwertung 190kg	Punkte der Fahrerwertung für Fahrer mit erhöhtem Gesamtgewicht von 195kg. Der Fahrer muss mindestens 80kg (inkl. Ausrüstung) wiegen, sollte er darunter sein, so muss er die Differenz auf 80kg zusätzlich auflegen. z.B. der Fahrer hat 76kg (- 4kg) so muss er auf der Waage inkl. Kart 199 kg. wiegen.

<i>Masters Teamwertung</i>	<i>Punkte der Teamwertung, bei 4 Fahrern darf kein Fahrer unter 35 Jahren dabei sein. Ab 5 Fahrern darf 1 Fahrer unter 35 Jahren dabei sein, jedoch muss dieser mindestens 25 Jahre sein. Bei 7 Fahrern dürfen 2 unter 35 Jahre, jedoch mind. 25 Jahre dabei sein. Punkte gelten nur für den Renntag, an dem die Kriterien erfüllt werden.</i>
<i>Masterswertung</i>	<i>Punkte der Fahrerwertung mit 35 Jahren und mehr.</i>
<i>Juniorwertung</i>	<i>Punkte der Fahrerwertung für Fahrer 13 bis 18 Jahren</i>
<i>Langstreckenwertung</i>	<i>Punkte aller 6h und 24h Rennen</i>
<i>Sprint Teamwertung</i>	<i>Punkte aller Sprint Teamwertungen</i>

Alle Wertungen müssen vor jedem Rennen selbstständig bekannt gegeben werden, ansonsten erfolgt keine Wertung und kann auch nicht mehr nachträglich verändert werden.

OFFIZIELLE FUNKTIONÄRE

Die Offiziellen und Funktionäre werden jeweils im Datenblatt zur jeweiligen Veranstaltung bekannt gegeben.

STRAFEN

Ausschluss

Kart entspricht bei technischer Überprüfung nicht dem Reglement. Basis ist der Entscheid des Technik Kommissärs.

Wer eine Markierung nachzumachen versucht, wird ausgeschlossen.

Jede Art von Manipulation vor, während und nach dem Rennen.

Eigenmächtiges Tanken außerhalb des offiziell vorgesehenen Bereiches. Zusätze im Treibstoff.

Extrem gefährliche Fahrweise. Betreten des Parc Ferme´.

Bei der Endkontrolle werden alle Plomben auf dem Motor überprüft, sollte eine manipuliert worden sein kann das Team ausgeschlossen werden.

Bei der Endkontrolle kann die Einhaltung sämtlicher Punkte des technischen Reglements überprüft werden. Diese Endkontrolle ist Bestandteil des Wettbewerbes und wer dieser Kontrolle nicht nachkommt, wird von diesem Rennen ausgeschlossen.

Stop-and-Go-Strafen

10 Minuten

Grobe Missachtung des Zeitlimits bezüglich maximaler Fahrzeit bzw. Mindestruhezeit. Die Strafe ist innerhalb von drei Runden ab der Anzeige anzutreten. Beim 6 h Rennen wird die Strafe mit 5 Minuten exekutiert.

5 Minuten:

Technisches Vergehen bei den technischen Kontrollen während des Rennens.

Missachtung bei Aufruf zur Technischen Kontrolle, d.h., Kart verlässt nach Aufruf die Rennstrecke nicht, um an die Box zu fahren. Unterschreitung des Gewichtslimit während der Veranstaltung von mehr als 3 Kg.

3 Minuten:

Geringfügige Missachtung des Zeitlimits bezüglich maximaler Fahrzeit bzw. Mindestruhezeit

Überholen bei Gelb. Missachtung Aufruf zur Stop-and-go-Strafe, Kart kommt nicht innerhalb von drei Runden nach Aufruf zum Strafantritt. Nichtbefolgung einer Weisung der Rennleitung, z.B. Aufforderung zur Reparatur, etc. Unterschreitung des Gewichtslimits während der Veranstaltung bis maximal 3 Kg.

Fahren im Rennen ohne Driverscard.

1 Minute:

Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit im Boxenbereich, bei groben Verstößen kann die Strafe auch auf bis zu drei Minuten ausgeweitet werden. Gefährliche Fahrweise, Stoßen, Abdrängen, etc. Nach Ermessen der Rennleitung kann dies vorerst durch eine Verwarnung geahndet werden. Im Wiederholungsfall werden diese Vergehen durch Stop-and-Go-Strafen geahndet. Abkürzen der Rennstrecke, wenn sich daraus ein Vorteil ergibt.

Unterschreitung des Gewichtslimits bis maximal 1Kg. Wenn eine Zeitstrafe auf Grund zu kurzer verbleibender Renndauer nicht mehr angetreten werden kann, so wird pro Minute Strafzeit eine Runde von der absolvierten Gesamtdistanz abgezogen, diese Regelung gilt auch für ein festgestelltes Untergewicht bei der Schlusskontrolle.

Drive Through :

Es kann auch nur eine sogenannte Drive Through Strafe durch den Rennleiter ausgesprochen werden. Diese wird bei kleineren Vergehen eingesetzt. Diese Strafe ist eine Durchfahrt durch die Strafzone mit einer kurzen Belehrung durch den Rennleiter. Wenn nach dem Rennen weniger als 1 Liter Treibstoff im Tank sind können 5 Runden der absolvierten Gesamtdistanz abgezogen werden. (Entscheidung des Rennleiters) Sollten unter 0,5 Liter im Tank sein kann die Strafe ausgedehnt werden. (Entscheidung des Rennleiters)

Ohne Zeitstrafe

Wird ein technisches Vergehen bei einer eventuellen technischen Kontrolle nach dem Qualifikationstraining festgestellt, wird das Team in die letzte Startreihe versetzt.

Dieser Strafenkatalog erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und kann von den Sport Kommissären und der Rennleitung, sowohl die Art der Vergehen als auch die Dauer der Strafen betreffend, jederzeit ergänzt, abgeändert und erweitert werden. Auch können nach Rennende eventuelle Strafen, die vor Rennende nicht mehr exekutiert werden konnten, ausgesprochen werden.

ÖKSV

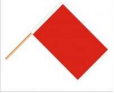
FLAGGEN

Während des Trainings und des Rennens können den Fahrern nachstehende Flaggensignale gezeigt werden, welche unbedingt befolgt werden müssen:



ROT-WEISS-ROT

Startflagge (entfällt bei Ampelstart)



ROT

Wird bei Rennabbruch auch von den Streckenposten gezeigt – sofort Geschwindigkeit reduzieren und zu dem vom Rennleiter angezeigten Platz fahren. Überholverbot, zum sofortigen Anhalten bereit sein. Kann auch zur Streckensperre verwendet werden.



SCHWARZ

In Verbindung mit einer Startnummer. Der Fahrer des Fahrzeuges mit dieser Startnummer muss sich unbedingt beim nächsten Passieren der Boxeneinfahrt bei einem vom Rennleiter angezeigten Platz einfinden



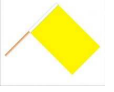
SCHWARZWEISS DIAGONAL GETEILT

In Verbindung mit einer Startnummer Verwarnung des Fahrers, des Fahrzeuges mit dieser Nummer für unsportliches Verhalten.



SCHWARZ ORANGE

In Verbindung mit einer Startnummer. Das Fahrzeug mit dieser Nummer hat ein technisches Gebrechen. Der Fahrer muss sich in der nächsten Runde in seiner Box einfinden.



GELB

Achtung Gefahr! Überholen vom Flaggenposten an verboten bis wieder die grüne Flagge gezeigt wird.

GELB DOPPELT GESCHWENKT

Besondere Gefahr! Geschwindigkeit reduzieren, da Gefahrenstelle vom Fahrer nicht einsehbar ist. Überholen verboten vom Flaggenposten bis wieder die grüne Flagge gezeigt wird.

GELB „SC“ SCHILD WEISS

Safety Car Phase, Geschwindigkeit drastisch reduzieren, strengstes Überholverbot! Ein langsam fahrendes Fahrzeug, Kranken- oder Einsatzwagen ist auf der Strecke unterwegs.



BLAU

Schnellere Teilnehmer überholen lassen



GELB MIT ROTEN STREIFEN

Rutschige Piste (Öl oder Wasser auf der Bahn) Geschwindigkeit anpassen



GRÜN

Aufhebung einer Gefahrensituation, freie Fahrt.



SCHWARZWEISS KARIERT

Ende des Rennens. Die vollständige Bedeutung aller Flaggensignale sind dem Anhang „H“ des internationalen Sportgesetzes und dem Kart Reglement zu entnehmen.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

ERKLÄRUNG DES/DER ÖTSM Teilnehmer

Bezeichnungen der Risiken: Ich, der (die) Unterzeichnende, bin mir voll der Gefahren bewusst, welche die Ausübung von allen Motorsportarten beinhaltet, sei es während Trainingsläufen oder während des tatsächlichen Wettkampfes. Ich erkenne, dass mit Anstreben ausgezeichneter Leistungen ein Risiko verbunden ist, welches darin besteht, dass ich meine physischen Fähigkeiten bis zum absoluten Limit erstrecken muss. Ich weiß und akzeptiere, dass mit der Ausübung des Motorsports Leben und körperliche Sicherheit gefährdet sein können. Diese Gefahren bestehen in allen Bereichen die mit der Sportausübung verbunden sind, vor allem im Wettbewerbs- und Trainingsbereich, insbesondere aus den Umweltbedingungen, Mängel an den technischen Ausrüstungen, atmosphärische Einflüssen sowie aufgrund natürlicher oder künstlicher Hindernisse oder auch Fahrfehlern oder Besonderheiten der Streckenführung. Ich bin mir bewusst, dass gewisse Abläufe nicht immer vorausgesehen oder unter Kontrolle gehalten und daher auch nicht ausgeschaltet oder durch Sicherheitsvorkehrungen präventiv verhindert werden können.

Risikobereitschaft,

HAFTUNGSAUSSCHLUSS: Ich muss selbst beurteilen, ob die Renn- oder Trainingsstrecke nach den gegebenen Verhältnissen für mich nicht zu schwierig ist. Ich erkläre, dass ich offensichtliche Sicherheitsmängel unverzüglich den Veranstaltern melden werde. Durch meinen Start anerkenne ich Eignung und Zustand der Strecke. Für die von mir verwendete Ausrüstung, sowie die Wahl und Bewältigung der Fahrlinie, bin ich selbst verantwortlich. Ich anerkenne, dass es nicht der Verantwortung des jeweiligen Organitors und des ÖKSV bzw. derer Funktionäre unterliegt, meine Ausrüstung zu prüfen oder zu überwachen. Ich verzichte für mich und meine Rechtsnachfolger auf sämtliche Ansprüche, welcher Art auch immer, daher auch auf Ansprüche aus Sach-, Personen- und Vermögensschäden, die mir im Zusammenhang mit Veranstaltungen, Trainings oder Rennen gegen den ÖKSV, deren Funktionäre, dem Veranstalter, den Rennstreckenhalter, oder den Organisatoren im Schadensfall zustehen könnten. Ich verzichte auf den Ersatz von vorhersehbaren oder mit der Sportausübung verbundenen typischen Schäden, sowie auf sämtliche Ansprüche im Zusammenhang mit dem typischen Sportrisiko. Dies Alles auch für den Fall leichter Fahrlässigkeit der handelnden Personen.

*Diese Erklärung gilt in allen Punkten auch für meinen Bewerber und für meinen Rechtsnachfolger!
Ich (bzw. der Erziehungsberechtigte) bestätige mit meiner Unterschrift, die vorstehende Erklärung vollinhaltlich zu Kenntnis genommen zu haben.*

Teamname:

Unterschrift Teammanger

NENNFORMULAR ÖTSM 2012

Wir nehmen verbindlich am unten angekreuzten Event teil und bestätigen mit der Unterschrift des Teamchefs bzw. Teamverantwortlichen die Ausschreibung gelesen und verbindlich zur Kenntnis genommen zu haben.

Ein Rücktritt ist aus organisatorischen Gründen nicht möglich. Bei Ausfall einer oder mehrerer Termine werden nur bereits bezahlte Beiträge rückerstattet. Bei Frühzahlerpaketen werden bereits konsumierte Termine dann nach Einzeltarifen abgerechnet.

Termin	Ort / Bewerb	Beitrag	x
14.04. – 15.04.12	Speed Event Lignano	800.-	
12.05. – 13.05.12	Speed Event Rechnitz	800.-	
16.06. – 17.06.12	Speed Event Bruck	800.-	
21.07. – 22.07.12	24h Brandlhof Saalfelden	1600.-	
15.09. – 16.09.12	Speed Event Ampfing	800.-	
	Beitrag für Motor Einzelrennen	500.-	
Frühzahlerpaket:	Beitrag Ganze Saison 2012	4.000.-	
Frühzahlerpaket:	Beitrag für Motor Saison 2012	1500.-	

ACHTUNG:

Der Beitrag für den Motor muss bis spätestens 01.02.2012 einlangen! Die Bezahlung des Saisonbeitrages muss bis 30.03.2012 erfolgen! Die oben angeführten Veranstaltungsorte oder einzelne Rennen können bei Bedarf durch andere ersetzt werden. Der Veranstalter behält sich vor, Termine, ohne Regressansprüche oder Preisreduzierungen (Frühzahlerpakete), abzusagen. Bereits bezahlte Beiträge werden rückerstattet. Abgerechnet wird in diesem Fall nach Einzelnennungen.

TEAMNAME: _____

Chassis: _____

Name Teamchef: _____

Adresse Teamchef: _____

Tel. Teamchef: _____ e-mail: _____

Ich nehme den Haftungsausschluss / Non liability clause der Ausschreibung ausdrücklich und zustimmend zur Kenntnis und erkläre mich vollinhaltlich damit einverstanden; ebenso wie mit sämtlichen anderen Punkten der Ausschreibung. Der Ausschreibungstext liegt mir vor und ich habe ihn verstanden.

Unterschrift

Ort/Datum

ANMELDUNG IM VEREIN

Die Vereins Mitgliedschaft kostet für das Jahr 2012 € 15.- und ist auf das Konto des Vereins: ÖKSV einzuzahlen.
Alle Mitglieder bestätigen mit ihrer Unterschrift die Statuten des Vereins ÖKSV zu kennen und für sie relevante Regelungen die für die Ordnungsgemäße Durchführung der ÖTSM einstimmig beschlossen wurden anzuerkennen und bei den Rennen umzusetzen. Die Anmeldung und ein digitales Passfoto ist per Email an kartmasters@gmx.at zu senden.
Die Mitgliedschaft ist gültig für das laufende Jahr 2012

TEAMNAME: _____

Vor- / Zuname _____ Geburtsdatum _____

Adresse: _____

PLZ: _____ Ort: _____

Tel.Nr: _____ e-mail: _____

Fahrer Teamchef

Zutreffendes bitte ankreuzen!



Datum

Unterschrift

Unterschrift
Erziehungsberechtigter
Bei Minderjährigen

TECHNISCHES REGLEMENT ÖTSM

Missachtung des technischen Reglements wird gemäß den ÖKSV - Bestimmungen durch die Sportkommissare geahndet und kann bis zum Ausschluss des Teams führen. Die technischen Details des Karts werden von der Rennleitung bzw. den offiziellen Funktionären vor, während und nach dem Qualifying bzw. Rennen strengstens überprüft und bei einem Vergehen ebenso streng geahndet.

Fahrzeuge

Bei der ÖTSM wird mit teameigenen Karts gefahren. Sämtliche Karts müssen dem technischen Reglement entsprechen.

Fahrerausrüstung

Jeder Fahrer ist verpflichtet, einen gemäß den Bestimmungen int. Sportgesetze, entsprechenden Vollvisier Helm zu verwenden. Die Helme und Overalls sind bei der Technik vorzulegen und werden von einem technischen Kommissär abgenommen. Der Rennoverall muss eine gültige Homologation gemäß CIK besitzen. Die Schuhe müssen den Knöchel bedecken. Handschuhe sind Pflicht. Bei minderjährigen Fahrern Jahren ist ein entsprechender Nacken- und ein Rippenschutz Pflicht!

Reifen

Es dürfen nur 4 Reifen gleichen Typs und gleicher Marke montiert sein.

Es dürfen nur Reifen die durch den Veranstalter am Rennwochenende ausgegeben werden verwendet werden. Die Reifen sind Limitiert d.h. pro Renntag inkl. Qualifying darf nur ein Satz Reifen + 1 Ersatzreifen hinten + 1 Ersatzreifen vorne verwendet werden.

Ausnahme: Um die Sicherheit der Fahrer zu gewährleisten dürfen jederzeit zusätzlich Reifen gewechselt werden. Die zusätzlichen Reifen müssen ebenfalls bei der Technik markiert und angemeldet werden. Nach jedem zusätzlichen Reifenwechsel muss das Team nach einer Runde in der Stop&Go Zone 2 Minuten stehen. Bei den zusätzlichen Reifen darf immer nur ein einzelner gewechselt werden. Danach kann das Team wieder in die Box fahren und den nächsten Reifen wechseln.

Jedes Team ist selbst verantwortlich zu entscheiden ob ein zusätzlicher Reifenwechsel für die Sicherheit des Fahrers notwendig ist.

Beim 24 Stunden Rennen dürfen maximal 2 komplette Sätze + 1 Ersatzreifen hinten + 1 Ersatzreifen vorne verwendet werden.

Beim 24h Rennen ist kein zusätzlicher Reifenwechsel erlaubt.

Die Reifen müssen vor den Rennen vom Technischen Kommissär abgenommen und markiert werden.

Slicks: 10 x 4.50-5 vorne
11 x 7.10-5 hinten

Die Regenreifen sind vom Fabrikat her frei, sie müssen jedoch CIK homologiert sein.

Die Regenreifen sind nicht Limitiert.

Regen: 10 x 4.50-5 vorne
11 x 6.0-5 hinten

Der Luftdruck sämtlicher Reifen darf frei gewählt werden.

Intermediates: verboten

Wet Race wird nur vor dem Start des Rennens angezeigt und erlaubt die Verwendung von Regenreifen. Bei Witterungsveränderungen während des Rennens bzw. einzelnen Laufes obliegt die Reifenwahl den jeweiligen Teams. Es müssen immer alle vier am Kart montierten Reifentypen gleich sein. Es dürfen nur 4 Reifen gleichen Typs und gleicher Marke montiert sein. Die Bezeichnungen der Reifen dürfen nicht abgedeckt oder entfernt werden

Die Bearbeitung oder Behandlung der Reifen mit Weichmachern, egal welcher Art, ist nicht gestattet. Die Verwendung nicht brennbarer Gase (nachzuweisen durch ein Herstellerzertifikat) anstelle Druckluft ist zulässig, ebenso handelsüblicher Reparaturschaum.

Felgen

Es dürfen auch Magnesiumfelgen verwendet werden

Felgen für Trockenreifen hinten 210 mm - 5"

Felgen für Regenreifen hinten 180 mm - 5"

Felgen vorne für Trocken oder Regenreifen 125 mm - 5" oder 130 mm - 5"

Bremsanlage

Die Bremse muss zu jeder Zeit der Veranstaltung in einem voll funktionstüchtigen Zustand sein. Werden im Lauf der Überprüfung von den Technikern Sicherheitsmängel festgestellt, wird der Fahrer zur Reparatur in die Box beordert. ABS (Antiblockiersystem) oder sonstige elektronische oder mechanische Fahrhilfen sind verboten. Auch hier gilt: Alles was nicht erlaubt ist, ist verboten.

Es sind nur Hinterradbremmen gestattet. Selbstnachstellende Bremsen sind erlaubt.

Chassis

Das Chassis ist freigegeben und muss von einem Hersteller sein, der eine laufende Homologation und Registrierung hat. Das Chassis wird freigegeben, sofern es nachfolgenden Punkten entspricht:

Pro Rennwochenende darf nur ein Chassis verwendet werden, bei Unfall darf der Rahmen getauscht werden.

Der vordere Spoiler muss ein Homologationszeichen aufweisen, die Befestigung am Chassis darf auch nur nach Vorschriften erfolgen. Zusätzliche Befestigungen egal welcher Art sind strengstens verboten, ebenso auch wie immer geartete zusätzliche Abstützungen für den Spoiler oder Seitenkästen.

Die Seitenkästen müssen ebenso ein Homologationszeichen aufweisen, die Befestigung am Chassis darf auch nur nach Vorschriften erfolgen, also mit einem speziellen Halter. Es dürfen sowohl Karosserieteile mit alter und neuer Homologation verwendet werden. Die hintere Stoßstange muss Homologiert sein.

Es muss ein entsprechender Kettenschutz im Bereich der Kupplung und über dem Zahnkranz montiert sein.

Die Anbringung von teameigenen Sponsoren ist bis auf die für den Veranstalter vorgesehenen Stellen erlaubt.

Auf dem Frontschild bzw. auf der hinteren Stoßstange müssen die Startnummern auf den dafür vorgesehenen Plätzen montiert sein. Die Verwendung von Titanteilen ist verboten. Maximale Breite des Karts zu jeder Zeit des Rennens: 1400 mm

Funkanlage

Eine Funksprechanlage darf verwendet werden. Diese muss so montiert sein damit ein Verlust während des Fahrens nicht möglich ist. Verbindungen mittels Kabel zum Motor, Teilen des Karts und Datarecordern ist verboten. Bei berechtigten Bedenken wegen Ausführung oder Art der Anlage darf der Technische Kommissär die Entfernung der gesamten Anlage oder teilen der Anlage anordnen.

Data Recorder können verwendet werden. Sollten sie die Zeitnehmung des Veranstalters beeinträchtigen müssen sie abmontiert werden.

Startnummern

Die Startnummern müssen vorne und hinten und auf den beiden Seitenkästen angebracht sein und einen gelben Hintergrund und schwarze oder dunkelblaue Startnummern haben.

Rücklichter

Bei 24 Stunden Rennen sind pro Kart zwei Rücklichter (z. B. Fahrradrücklichter) gut sichtbar anzubringen. Mindestens ein Licht muss ab 18 Uhr bis spätestens 19 Uhr oder nach Aufforderung durch den Rennleiter eingeschaltet werden und während der Nachtstunden leuchten, ist das nicht der Fall, wird das Kart zur Reparatur an die Box beordert. Andere Arten von Beleuchtungen am Kart sind verboten.

Transponder (Zeitnehmung)

Der Transponder ist mittels entsprechender Transponderhalterung auf dem linken Seitenkasten zu montieren. Für die ordnungsgemäße Montage ist das Team selbst verantwortlich.

Die Transponder müssen von jedem Team selbstständig vor dem Training bei der Zeitnehmung abgeholt werden.

T ank

Es darf nur ein homologierter Tank mit maximal 8,5 Liter Fassungsvermögen eingesetzt werden. Die Tanks können bei der technischen Kontrolle ausgelitert und markiert werden. Tanks welche sich gegenüber dem homologierten Tank verändert haben, müssen erneuert werden. Am Ende des Qualifikationstrainings sowie am

Ballast

Ballast muss am Kart montiert sein, es ist ausdrücklich verboten den Ballast am Körper oder im Sitz mitzuführen! Es ist jedoch erlaubt Vorrichtungen zu verwenden, die es erlauben das Gewicht schneller zu wechseln. Diese Vorrichtungen müssen jedoch sicher gegen Verlust des Gewichts ausgeführt sein. Ist ein Gewicht fix am Kart montiert muss es mit mindestens 2 Stück 6mm Schrauben verschraubt sein, (bzw. einer Befestigung die derjenigen von mindestens zwei 6mm Schrauben entspricht) jedoch sind nur Kabelbinder nicht zur Befestigung des Gewichts erlaubt.

Werbeflächen am Kart

Die vom Veranstalter vorgegebenen Startnummer- und Sponsorenflächen müssen unbedingt eingehalten werden. Nichteinhaltung kann bis zum Ausschluss des Teams führen. Wird eine Startnummer verloren oder beschädigt muss sie binnen 3 Runden nach Aufforderung durch den Rennleiter vom Team erneuert werden.

Motor

Zugelassen sind nur Motore die vom Veranstalter ausgegeben werden.

Die Motoren werden vor dem offiziellen Training laut jeweils gültigen Zeitplans verlost.

Entfernen der Plomben wird mit Ausschluss des Teams geahndet.

Auspuff, untere Motorhalterung, Luftfilter, Luftfilter Regenabdeckung, sind nicht enthalten und von jedem Team selbst zu stellen.

Beschädigungen die aufgrund von Unfällen oder mutwillig herbeigeführt werden gehen zu Lasten des Teams.

Kupplungsschaden gilt nicht als Motorschaden und ist zu reparieren.

Einen eventuellen Motorwechsel entscheidet der technische Kommissär.

Die Motoren müssen mindestens 30 min. nach Aufhebung des Parc Fermes sauber und vollständig an den Veranstalter zurückgebracht werden.

Marke: Briggs & Stratton V-Twin OHV

Hubraum:	480 ccm ³
Bohrung:	68mm
Hub:	66mm
Kurbelwelle:	Serie: unbearbeitet Die Original Mitnehmerkeilnut darf max. 6,1mm breit sein.
Schmierung:	Serie: unbearbeitet
Nockenwelle:	Serie: unbearbeitet
Kolben:	Serie: unbearbeitet Mindestgewicht: 165 Gramm Gewogen wird inkl. Kolbenringe ohne Kolbenbolzen Kolbenringe oder Teile davon dürfen nicht entfernt werden.
Kolbenbolzen :	Serie : Unbearbeitet Mindestgewicht 50 Gramm
Ventile pro Zylinder:	maximal 2
Zündkerze:	Champion XC 92 YC oder NGK 2460 BKR5ES
Ventilhalter :	Unbearbeitet Mindestgewicht 9 Gramm
Ventilfedern:	Mindestgewicht 20 Gramm – Maximalgewicht 24 Gramm Drahtstärke maximal 2,9 mm
Ventile :	Serie : Unbearbeitet Ventilteller Durchmesser: Einlass max. 29 mm Gewicht mind. 34 Gramm Auslass max. 26 mm Gewicht mind. 30 Gramm
Luftfilter:	konisch oder zylindrisch Anschluss 40-42 mm Maximale Höhe 80mm Max. Durchmesser 80mm
Luftfilteradapter:	unbearbeitet - vom Veranstalter ausgegeben
Airbox:	nicht erlaubt
Zündanlage:	Serienmäßige Magnetzündung, jede Art von Zündverstellung verboten. Die Serienmäßige Zündspulenaufnahme inkl. Schrauben am Motorblock dürfen nicht verändert werden.
Zündspule:	Serie: unbearbeitet
Kerzenstecker:	Serie
Vergaser:	Keihin Type: Model 85 (vom Honda GX 390) Die Chockerklappe und der dazugehörige Antrieb sind entfernt. Das entstandene Loch wurde verschlossen. Vom Veranstalter wird eine Hauptdüse 102 eingebaut. Es dürfen aber auch Düsen der Größe 98, 100 und 105 verwendet werden. Bearbeitungen (Bohren, Schleifen, Polieren usw.) sind nicht gestattet. Original Schrauben dürfen nicht ausgetauscht oder bearbeitet werden. Mischrohr ist frei jedoch Mindestlänge 29mm. Gemischregulierdüse und Luftkorrekturdüse sind frei. Es dürfen auch eigene Vergaser verwendet werden sofern sie dem Reglement entsprechen. Am jeweiligen Renntag darf nur ein Vergaser verwendet werden. Eventuelle Vergaserwechsel sind beim Technischen Kommissär anzumelden.

Isolator:	Der Isolator muss verbaut werden, das Venturi des Isolators darf nicht bearbeitet werden, die Kerzenkabelaufnahmen dürfen abgeschnitten werden. Die Metalldichtung zwischen Vergaser und Luftfilterflansch muss verwendet werden.
Vergaseradapter:	Vom Veranstalter ausgegeben
Pleuelstange:	Serie: unbearbeitet Mindestgewicht inkl. Schrauben 150 Gramm
Kupplung:	Es darf nur die vom Veranstalter ausgegebene Trockenkupplung verwendet werden. Die Kupplung darf nicht verändert werden.
Schwungscheibe:	Serie: Mindestgewicht 2,5 Kg. Der Original Mitnehmerkeil an der Kurbelwelle darf nicht verjüngt werden. Die Keilnut an der Schwungscheibe oder an der Kurbelwelle darf nicht verändert werden. Der Magnet auf der Schwungscheibe darf nicht versetzt werden Keilnut Briggs & Stratton max. 6,1mm
Zylinderkopf:	Serie: unbearbeitet, Mindesthöhe 71mm
Tassenstößel:	Serie: unbearbeitet
Ventilheber/Stößelstange	Serie: unbearbeitet
Kipphebel:	Serie: unbearbeitet
Mitnehmerkeil:	Der Original Mitnehmerkeil ist max. 5,9mm breit, dieser darf max. 1,6mm verjüngt sein
Motorabdeckung :	Serie
Starter:	Serie: Handstarter Seilzug
Übersetzung:	Es sind nur Motorritzel mit 14 Zähnen 42er Teilung zulässig. Es sind nur Kettenblätter mit mindestens 42 und maximal 45 Zähnen zulässig
Antrieb:	Es ist eine 42er O-Ring Kette zu verwenden
Auspuff:	Nur der vom Veranstalter ausgegebene Auspuff (KM738 oder KM742) Durchmesser 100/110, Gesamtlänge 58,5 cm, darf verwendet werden und darf nicht bearbeitet werden. Ein Schadhafter Auspuff muss nach Aufforderung sofort repariert oder ausgetauscht werden. Die vorhandenen Schrauben dürfen mittels Schweißpunkten zusätzlich gesichert werden.
Auspuffkrümmer:	Vom Veranstalter ausgegeben
Benzinleitungen:	Es dürfen nur Schläuche mit max. 6mm Innendurchmesser verwendet werden. Max. Länge vom Tank bis zum Vergaser 1,6m.
Benzinfilter:	Es dürfen nur Benzinfilter mit einen max. Fassungsvermögen von 6cl verwendet werden.
Benzinpumpe:	Mikuni DF-52-21D
Motorentlüftung:	Auf dem Kart muss ein Ölauffangbehälter montiert werden. Mindestfassungsvermögen 0,5 l Dieser Auffangbehälter muss mit einem Schlauch mit dem Motor verbunden sein. Innendurchmesser des Schlauchs mindestens 8mm.

Es dürfen **keinerlei** selbstständige Veränderungen vom jeweiligen Team am Motor vorgenommen werden.

Ausgenommen Arbeiten die vom Team selbst durchgeführt werden müssen:

Vergaser reinigen, Hauptdüsen tauschen
Kupplung nach Schaden wieder instand setzen oder Belege, Lager und Federn tauschen
Luftfilter reinigen oder tauschen,
Schadhafte Benzinpumpen tauschen,
Motorhalterungen tauschen
Auspuffkrümmer Abdeckung kann eine eigene verwendet werden.

Arbeiten die nicht vom Team selbst durchgeführt werden sind kostenpflichtig!

Werden die erlaubten Arbeiten am Motor nicht fachgerecht durchgeführt, welche zu Schäden führen muss das Team für die Kosten die dadurch entstehen aufkommen.
Schadhafte Motoren werden vom Veranstalter getauscht (Entscheid des Technischen Kommissärs)

Schäden die durch Unfall entstehen (Seitendeckel, Starterdeckel, abgerissene Vergaser etc...) sind kostenpflichtig!
Bei Kupplungsschaden oder Vergaser Problemen wird repariert und nicht getauscht!
Der Motorwechsel muss bei der Technik gemeldet werden.
Es kann während der Rennen einen oder mehrere Technikstops geben, bei denen die Einhaltung des Reglements überprüft wird.

Motoröl/ Ölstand

Es darf nur das vom Veranstalter ausgegebene Motoröl verwendet werden.
Ölzusätze sind keine erlaubt.
Der Ölstand ist vom Team vor und während der Rennen **selbstständig** zu kontrollieren.
Sollte ein Motorschaden durch nachweislich zu geringen Ölstand eintreten so muss das Team die Reparaturkosten bzw. die Kosten für einen neuen Motor tragen.
Die Motoren werden vom Veranstalter verplombt, diese Plomben dürfen nicht entfernt oder geöffnet werden!
Sollten Plomben während des Rennens verloren gehen bzw. abreißen gilt das als technischer Defekt und muss sofort bei der Technik gemeldet werden.
Das jeweilige Team hat zu jeder Zeit des Rennens darauf zu achten das alle Plomben ordnungsgemäß angebracht sind!
Sollten Plomben am Ende des Rennens fehlen wird der Motor einer Nachkontrolle unterzogen. Sollten bei dieser Nachkontrolle Veränderungen am Motor festgestellt werden die nicht regelkonform sind so wird dieses Team für das ganze Rennwochenende disqualifiziert.
Das heißt alle erzielten Punkte werden ersatzlos gestrichen!

Für die Kontrolle Eingesetzt werden:

Digitale Schiebelehre des Veranstalters,
Waage des Veranstalters
Messbecher des Veranstalters
Einsprüche gegen die Entscheidungen der technischen Kommission sind nicht zulässig!

Das technische Reglement ist gültig für das Jahr 2012, kann aber jederzeit mit Durchführungsbestimmung geändert werden wenn sich in der Praxis herausstellt, dass es unvollständig ist oder die Sicherheit es erfordert!